

Panella Monica

Da: beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it
Inviato: mercoledì 4 aprile 2012 16.38
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it; postacertificata@cert.comune.treviso.it; comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it; prot.procura.treviso@giustiziacert.it
Oggetto: Osservazioni alla VIA Master Plan Aeroporto di Treviso
Allegati: VIAaerTRE-01oss.pdf



VIAaerTRE-01oss.p
df (20 MB)



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2012 – 0008443 del 10/04/2012

Spett.li Enti Pubblici.

Ho provato ad inviare un documento via PEC, ma essendo un file di circa 20 MB non ho ricevuto la conferma di consegna agli indirizzi sopra indicati.

Con questa altra PEC provo a rinviarlo, mi scuso pertanto di questo nuovo invio.

Distinti saluti

Beniamino Sandrini

NB comunque il file in oggetto è scaricabile anche da questo indirizzo web
www.vivicaselle.eu/OLAF/VIAaerTRE-01oss.pdf



Panella Monica

Da: Per conto di: beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it [posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it]
Inviato: mercoledì 4 aprile 2012 16.38
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it; postacertificata@cert.comune.treviso.it; comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it; prot.procura.treviso@giustiziacert.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni alla VIA Master Plan Aeroporto di Treviso
Firmato da: posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it
Allegati: Osservazioni alla VIA Master Plan Aeroporto di Treviso; daticert.xml



Osservazioni alla
VIA Master P...

daticert.xml

Messaggio di posta certificata

Il giorno 04/04/2012 alle ore 16:38:17 (+0200) il messaggio "Osservazioni alla VIA Master Plan Aeroporto di Treviso" e' stato inviato da "beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it" ed indirizzato a:
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it
postacertificata@cert.comune.treviso.it
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it
prot.procura.treviso@giustiziacert.it
protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it
Il messaggio originale e' incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 2B7F93C4.000114A6.7DCAB565.33FB6E56.posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

PROJECT

TO

PROTECT

**COME SALVARE
CASELLE**

PROGETTARE

PER

PROTEGGERE

www.vivicaselle.eu

Caselle d'Erbe, **04.04.2012**

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La **tutela dell'ambiente** e degli **ecosistemi naturali** e del patrimonio culturale **deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati** e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una **adeguata azione** che sia informata ai **principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga»** che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, **regolano la politica della comunità in materia ambientale.**

Oggetto:

Osservazioni alla V.I.A. dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan (2011-2030). Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale

Quanto accaduto e quanto sta ancora accadendo in merito alla V.I.A. – Valutazione Impatto Ambientale dell'Aeroporto: “Antonio Canova” di Treviso, potrebbe rappresentare un significativo esempio di come gli ampliamenti e i potenziamenti delle infrastrutture aeroportuali e gli incrementi capacitivi del traffico, siano da segnalare come degli evidenti esempi di **VIOLAZIONE alla V.I.A.** (prima del 2010), **ELUSIONE alla V.I.A.** (nel 2011) e di una nuova **VIOLAZIONE di V.I.A.** e delle normative nazionali e comunitarie (ancora oggi in corso) tutte conseguenti alla mancata e corretta applicazione della Direttiva V.I.A. di Aer Tre SpA.

E questa **VIOLAZIONE-ELUSIONE-VIOLAZIONE della V.I.A.** dell'Aeroporto di Treviso, potrebbe proprio essere confermata, definitivamente, dall'esame di quanto presentato dal “PROPONENTE”, cioè l'E.N.A.C. con la **richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Treviso**, alla quale E.N.A.C., vanno assegnate delle precise... gravi responsabilità sulla **VIOLAZIONE della VIA.**

Al **Ministero dell'Ambiente**

Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali

Divisione II

Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Alla **Regione Veneto**

Unità Complessa V.I.A. - V.A.S.

Cannareggio, 99

30121 - VENEZIA

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Alla **Provincia di Treviso**

Sett. Ecologia e Ambiente - VIA- VAS

Via Cal di Breda, 116

31100 - TREVISO

protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

Al **Comune di Treviso**

Via del Municipio, 16

31100 - TREVISO

postacertificata@cert.comune.treviso.it

Al **Comune di Quinto di Treviso**

Piazza Roma, 2

31055 - QUINTO di Treviso

comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

Alla **Procura della Repubblica**

presso **Tribunale di TREVISO**

Via Verdi, 18

31100 - TREVISO

prot.procura.treviso@giustiziacert.it



AEROPORTO DI TREVISO CANOVA - AER. TRE.S.p.A.

Via Noalese, 63/E - 31100 Treviso (TV)

Tel. (+39) 0422.315111 - Fax (+39) 0422.315129 - P.IVA 01899350266



SOCIETA' CONCESSIONARIA DEL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE



TITOLO

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE
INFRASTRUTTURE DI VOLO

DOCUMENTO

ELENCO ELABORATI

PROGETTO ESECUTIVO

DOC. N°: 01 DATA: 25/10/2010

CODICE DOCUMENTO

EE

REV.	DESCRIZIONE	DATA	SOCIETA'	REDAZIONE	VERIFICA	APPROV.	COMMESSA: TRV_INF_001
0	Per approvazione Enti	10/2010	AER TRE	TE2C	SAVE E.	SAVE E.	
1	Inserimento OVERRUN	11/2010	AER TRE	TE2C	SAVE E.	SAVE E.	
2	Per adempimenti prescrizioni ENAC	04/2011	AER TRE	TE2C	SAVE E.	SAVE E.	

NOME FILE: 01_EE

PROGETTISTI



SAVE ENGINEERING S.P.A.
Sede Legale: V.le G. Galilei, 30/1 - 30173 Venezia - Tessera (Italia)
Uffici: Via A. Ca' Da Mosto, 12/3 - 30173 Venezia - Tessera (Italia)
telefono: +39/041 260 6191/ telefax: +39/041 2606199
e-mail: saveeng@veniceairport.it

COORDINATORE DEL PROGETTO

Ing. Virginio Stramazzo

CONSULENTE



TECNO ENGINEERING 2C s.r.l.
Società di Ingegneria -
Viale del Pubblico 20 - 30151 Roma
Tel. 06/44254616 Fax: 06/44254601
e-mail: te2c@te2c.com

DIRETTORE TECNICO
Ing. Carlo Criscuolo

POST HOLDERS/ACCOUNTABLE MANAGER

ACCOUNTABLE
MANAGER

Per. Ind. Gianni Carrer

RESPONSABILE UNICO
PROCEDIMENTO
RESP. DEI LAVORI

Ing. Corrado Fischer

POST HOLDER
PROGETTAZIONE

Ing. Virginio Stramazzo

POST HOLDER
MANUTENZIONE

Geom. Fabio Pastro

POST HOLDER
AREA MOVIMENTO-TERMINAL

Slg. Giancarlo Basso

SAFETY
MANAGER

Slg. Adriano Andreon

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPiato, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCROITTO DELLA SAVE ENGINEERING S.P.A. VENEZIA. OGNI UTIZIO NON AUTORIZZATO SARAA PERSICUITO A NORMA DI LEGGE.
THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF SAVE ENGINEERING S.P.A. VENEZIA. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.

IN EVIDENZA:

Prima di procedere con l'esame dei documenti relativi alla: **“Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sul Masterplan 2011-2030”** dell'Aeroporto di Treviso, bisogna ricordare **ed evidenziare** che, l'ENAC in data **16 Febbraio 2011**, aveva presentato **“verifica di assoggettabilità alla V.I.A. relativamente al progetto degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'Aeroporto Antonio Canova di Treviso”** relativa alla totale demolizione e ricostruzione della pista.

Richiesta che è stata esaminata dalla Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale che si è poi espressa con proprio parere, n° 698 del **15 aprile 2011**, parere poi acquisito dal Ministero dell'Ambiente che in data **5 Maggio 2011**, ha emesso il **Decreto di parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA ad una precisa condizione che: “Il numero totale annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato”**. (Quanti sono i voli autorizzati e... da chi?)

Non è trascorso nemmeno un anno da quel parere di esclusione contenente quella motivazione e ora la stessa ENAC, per lo stesso aeroporto, presenta una **“Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sul Masterplan 2011-2030”** dell'Aeroporto di Treviso, che ovviamente prevede incrementi capacitivi di traffico, rispetto ad un numero di voli, di cui però **non vi è mai stata alcuna autorizzazione rilasciata conseguente un parere positivo di una procedura di VIA**, richiesta dal Ministero dell'Ambiente nel 1999 e presentata ancora nel 2002, ma che nel 2007... **ha avuto parere negativo**.

E' noto ed è evidente a tutti ed è anche sancito da innumerevoli Sentenze, che **frazionando un progetto, presentandolo per stralci, al fine di eludere nella sua interezza all'esame conseguente alla sottoposizione alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale sia una evidente e nota **ELUSIONE alla V.I.A. che E' VIETATA dalla normativa nazionale e comunitaria.****

Dal Giugno 2011 al Dicembre 2011, presso l'aeroporto di Treviso sono stati eseguiti dei lavori che hanno comportato la totale **demolizione e il totale rifacimento della pista, la realizzazione di nuovi raccordi e l'installazione delle apparecchiature visive di assistenza al volo** e tutto questo è avvenuto a seguito di autorizzazione **senza la Valutazione di Impatto Ambientale**.

Che ora sia presentata una documentazione di richiesta di sottoposizione alla V.I.A. e che in questa richiesta vi siano “errori” che potrebbero essere accertati e stabiliti quali essere evidenti esempi di **falsi in atto pubblico**, se al sottoscritto compete segnalarli agli organi preposti, dove ognuno per le proprie responsabilità compete poi il prendere i dovuti ed urgenti provvedimenti al fine che quanto accaduto (e sta accadendo) all'Aeroporto di Treviso - **sotto le responsabilità dell'E.N.A.C.** - non abbia da riaccadere.

In merito a quanto accaduto all'Aeroporto di Treviso conseguentemente al parere di esclusione alla sottoposizione di VIA relativamente alla "verifica di assoggettabilità alla V.I.A. relativamente al progetto degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'Aeroporto Antonio Canova di Treviso" sono da segnalare e da evidenziare tutte le considerazioni come espresse dall'Ing. Giancarlo Giotto e dal com. Giuliano Mansutti, come riportate in questo allegato, dove sono stati evidenziati i lavori di totale DEMOLIZIONE e di totale RIFACIMENTO della pista e di tutte le infrastrutture di volo dell'Aeroporto di Treviso eseguiti nel 2011.

ALLEGATO "A" RELAZIONE TECNICA

SU

Progetto Esecutivo

del

"Interventi di Potenziamento e sviluppo
delle Infrastrutture di volo"

Aeroporto Canova - Treviso

A cura dell'Ing. Giancarlo Giotto

e del com.te Giuliano Mansutti

www.vivicaselle.eu/OLAF/111205-A-Treviso.pdf

ESTRATTO DALL'ALLEGATO "A"

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso

Il lavori di rifacimento della pista dell'aeroporto di Treviso sono realizzati facendo largo impiego di materiali riciclati. La tecnologia Wirtgen Group dà un contributo determinante.



Un intervento in profondità

Il nuovo profilo della pista implicava il suo completo rifacimento dalla sottofondazione fino agli strati in conglomerato bituminoso. La radicalità dell'intervento e le ingenti quantità di materiale (circa 130.000 metri cubi) che sarebbero risultate necessarie per la ricostruzione di tutta l'opera, fino agli strati più profondi, hanno indotto la committente dei lavori (Aertre spa) a prevedere che la nuova pavimentazione fosse, per quanto possibile, realizzata riciclando in situ tutti i materiali provenienti dalla demolizione della struttura esistente. Questo presupposto progettuale è stato dunque tradotto nel capitolato e quindi applicato dall'appaltatore, risultato essere la ATI composta da Condotte ed Adige Bitumi, che operano attraverso la società Consortile Canova.

Multimedia



Slideshow 1 » La nuova pista dell'aeroporto di Treviso

**TOTALE DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
TOTALE DELLA "PISTA"... SENZA LA V.I.A.**

ESTRATTO DALL'ALLEGATO "A"



Le ingenti quantità di materiale (circa 130.000 metri cubi), necessarie per la ricostruzione della pista, hanno portato a prevedere il riciclaggio in situ di tutti i materiali provenienti dalla demolizione della struttura esistente.

ESTRATTO DALL'ALLEGATO "A"



Su questo strato di fondazione ne è stato quindi steso un altro in misto cementato, con cemento al 2,5%, realizzato per 20 centimetri.



Questo strato è stato realizzato con percentuali comprese tra 2,5% e 3%, e con spessori che, a secondo della aree, risultavano tra i 30 e i 50 centimetri.



La compattazione dei vari strati è stata un aspetto determinante per ottenere i valori di portanza richiesti dal capitolato.

ESTRATTO DALL'ALLEGATO "A"



E se l'Allegato "A" evidenziava che c'era stata la **totale DEMOLIZIONE** e di **totale RIFACIMENTO della pista** e di tutte le infrastrutture di volo dell'Aeroporto di Treviso, nell'Allegato "B", vi è una descrizione dettagliata di quanto accaduto all'Aeroporto dopo il parere di esclusione dalla procedura di VIA come emanata dal Ministero dell'Ambiente, decisione che però è stata impugnata dal Comitato No Ampliamento Aeroporto di Treviso, presso il TAR di Venezia, il quale Tribunale Amministrativo ne discuterà nel merito nei primi giorni del mese di Maggio 2012. [Ma di questo nella documentazione inviata per la nuova procedura di VIA, non vi è alcuna traccia e segnalazione]

ALLEGATO "B"

RELAZIONE TECNICA

su

Progetto Esecutivo

del

"Interventi di Potenziamento e sviluppo
delle Infrastrutture di volo"

Aeroporto Canova - Treviso

A cura dell'Ing. Giancarlo Giotto

e del com.te Giuliano Mansutti

www.vivicaselle.eu/OLAF/111205-B-Treviso.pdf

ESTRATTO DALL'ALLEGATO "B"

Visto quanto accaduto (e sta accadendo a Treviso), una breve premessa, ricordando queste tre sentenze:

"La **valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo**". (Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002, n. 4368).

"**E' illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza**". Consiglio di Stato Sez. IV - 2.10.2006 (C.C. 11/07/2006), Sentenza n. 5760.

"**Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato**" (Consiglio Stato - Sentenza n° 5186-2008)

Prima di esaminare la documentazione come predisposta e che è costituente il Progetto Esecutivo degli "Interventi di **POTENZIAMENTO e SVILUPPO delle infrastrutture di volo**" dell'Aeroporto: "Antonio Canova" di Treviso, merita il ricordare - e commentare - alcuni brani tratti dal Decreto di Compatibilità Ambientale del Ministero dell'Ambiente che, nel Maggio 2007, aveva espresso PARERE INTERLOCUTORIO "NEGATIVO" alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale avente ad oggetto: "**INCREMENTO FRUITIVO DELL'AEROPORTO CIVILE DI TREVISO:PIANO DI CONTROLLO E RIDUZIONE DEGLI IMPATTI**".

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Treviso da realizzarsi in Comune di Treviso (TV) presentata dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV) acquisita in data 6 dicembre 2002 con protocollo n. 13509/VIA/A.O.13.G., pubblicata sui quotidiani "CORRIERE DELLA SERA" e "IL GAZZETTINO" in data 7 dicembre 2002;

La domanda di pronuncia di compatibilità ambientale era stata presentata in data **6 Dicembre 2002** e da quella data sono già trascorsi 9 anni e, ad oggi, l'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, risulta essere ancora mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale.

VISTA la temporanea sospensione dell'istruttoria tecnica dal 7 agosto 2003 al 17 novembre 2004 legata al mancato assolvimento di adempimenti amministrativi da parte della Società AER/TRE;

Nonostante fosse stata presentata solo la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale e nonostante vi sia stata anche una temporanea sospensione dell'istruttoria (dal 7.8.2003 al 17.11.2004) l'incremento capacitivo del traffico non si mai interrotto (in attesa di una VIA positiva) ed è continuamente cresciuto.

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. acquisita in data 16/06/2004 con protocollo n. 14323, in data 06/05/2005 con protocollo n. 11590, in data 04/10/2005 con protocollo n. 24439 e in data 27/07/2006 con protocollo n. 2983;

Documentazione integrativa è stata inviata nel 2004, nel 2005 e nel 2006, mentre nello stesso tempo le opere sottoposte a VIA - nonostante mancasse il Decreto di Compatibilità Ambientale - lo stesso, queste venivano realizzate, in particolare veniva realizzata la NUOVA Aerostazione di Treviso, più parcheggi, che hanno continuamente permesso l'incremento delle capacità operative dell'Aeroporto di Treviso.

VISTO il parere n. 813 "interlocutorio negativo" emesso in data 3 agosto 2006 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A., formalizzato in data 14 settembre 2006;

L'iter della Domanda di Pronuncia di Compatibilità ambientale avente come oggetto: "**INCREMENTO FRUITIVO DELL'AEROPORTO CIVILE DI TREVISO:PIANO DI CONTROLLO E RIDUZIONE DEGLI IMPATTI**", di fatto, si concludeva il 14 settembre 2006 - con parere INTERLOCUTORIO NEGATIVO - ma pochi mesi dopo, nel Febbraio 2007, con l'inaugurazione della NUOVA Aerostazione, tutti gli interventi che erano stati sottoposti alla previa VIA, comunque erano già stati realizzati, nonostante il parere negativo espresso.

ESTRATTO DALL'ALLEGATO "B"

VALUTATO sulla base del predetto parere n. 813 della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- con nota protocollo n. 5263/VIA/B.15 del 20/04/2000 l'ex Servizio Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (attuale Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - D.S.A.) comunicava ad ENAC, ENAV, Ministero del Trasporti, AER TRE, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto ed al Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che:

Da come si evince da un altro brano del Decreto di Compatibilità Ambientale NEGATIVO, poi emesso nel maggio 2007, era già dal 2000, che il Ministero dell'Ambiente aveva attenzionato l'Aeroporto di Treviso.

"Con nota del 13 gennaio 1999, questo Servizio aveva comunicato che la ristrutturazione della aerostazione dell'aeroporto di Treviso non generava ripercussioni negative sull'ambiente, non modificando significativamente le relazioni dell'aeroporto con il territorio e l'ambiente. In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo Servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L. 349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali ed implicazioni territoriali.

Quello che nel Gennaio 1999 era, allora, solo un progetto di ristrutturazione della, allora, già esistente aerostazione, che comunque fu ristrutturata, nel 2002 divenne un progetto di NUOVA Aerostazione, con demolizione della preesistente, eseguita poi all'entrata in esercizio della nuova infrastruttura.

Tutto ciò premesso, questo Servizio è quindi dell'avviso che sussista pienamente la condizione della presenza di sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento di traffico aereo che comportano essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali e che pertanto sia necessario procedere all'immediata attivazione, attraverso la presentazione di apposita istanza nei modi e nelle forme previste dalla vigente normativa in materia di VIA, della pronuncia di compatibilità ambientale. [...]"
in data 6 dicembre 2002 la Soc. Aeroporto di Treviso S.p.A. ha presentato richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente ai soli effetti dell'incremento di traffico aereo;

Da questi paragrafi, che richiamano lettere del 1999, del Ministero dell'Ambiente, appare evidente che già allora e prima, dal 1996, si riteneva che "sussista pienamente la condizione di sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento di traffico aereo" e che fosse "necessario procedere all'immediata attivazione della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale".

- mentre il progetto non prevede interventi sulla pista di volo, prevede invece interventi sulle infrastrutture aeroportuali e parcheggi anche all'esterno dell'area aeroportuale.
In particolare:
 - ✓ una nuova aerostazione passeggeri per circa 10.000 m² su due piani;
 - ✓ un area di sosta per carico-scarico, taxi, bus antistante la nuova aerostazione (ca. 2500 m² e 100 posti);
 - ✓ un parcheggio interno di 5200 m² per 260 posti auto;
 - ✓ un parcheggio per 400 posti da realizzarsi con edificio multipiano oltre la S.S. Noalese per una superficie di 6000 m²;
 - ✓ Nuovi hangar per l'aviazione generale per 2900 m²;
 - ✓ Spostamento dell'Aeroclub in nuovo edificio nell'area ex A.L.E. con accesso autonomo dalla strada Noalese;

Tutto questo, mentre il procedimento VIA era *pendente*, nel frattempo veniva stato realizzato senza VIA.

ESTRATTO DALL'ALLEGATO "B"

- tuttavia come evidenziato nella seconda richiesta di integrazioni, i dati di dimensionamento delle infrastrutture contenute nel Master Plan allegato allo SIA, non risultano coerenti con i dati usati per le simulazioni del rumore e contenuti nelle integrazioni. Infatti per la verifica dei piazzali (pag. 24) si considerano nel 2010, medesimo orizzonte delle simulazioni sul rumore e inquinamento, n. 12.100 movimenti annui (pari a 33,2 movimenti medi/gg) e 565.500 passeggeri.

Le previsioni sulle quali, nel 2002 era stata presentata la domanda di VIA, erano relative al fatto che secondo quanto allora depositato al Ministero dell'Ambiente, si ipotizzava che nel 2010 all'Aeroporto di Treviso, ci sarebbero stati 12.100 movimenti e 565.500 passeggeri, mentre ad oggi dal sito dell'ENAC è certificato che nel 2010 all'Aeroporto i movimenti sono stati 18.086 e i passeggeri hanno raggiunto il numero di 2.144.338, il che evidenzia che la VIA era necessaria, già nel 2002, dieci anni fa ormai.

VALUTATO IN CONCLUSIONE CHE le carenze sopra evidenziate sono tali da non rendere possibile una compiuta valutazione ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale sul progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: Piano di Controllo e riduzione degli impatti".

SI ESPRIME

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
- in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentata inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000;
- in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;

Dopo il parere negativo come emesso dal Ministero dell'Ambiente, **con l'obbligo di ripresentare una VIA entro tre mesi, non solo la nuova istanza di VIA non è mai stata presentata**, ma poi sono continuati altri interventi - quali l'ampliamento dell'Aerostazione e gli incrementi capacitivi del traffico che hanno poi portato alla richiesta nuovi interventi di **POTENZIAMENTO e SVILUPPO** infrastrutturale dell'Aeroporto di Treviso, che nonostante una sospensiva del TAR sono comunque proseguiti fino all'Ordinanza del CdS.

Dal 1999 l'Aeroporto di Treviso **VIOLA LA DIRETTIVA V.I.A.**

1999

Il Ministero dell'Ambiente chiede che si proceda **immediatamente** alla richiesta di sottoposizione di Valutazione Impatto Ambientale (VIA).

2002

Ma la domanda di VIA per un **"incremento fruitivo del traffico"** (già cresciuto) dell'Aeroporto di Treviso viene presentata in questo anno.

2003

Il Ministero dell'Ambiente, per mancanze imputabili alla Società di Gestione Aeroportuale, sospende l'esame della procedura di VIA.

2004 - 2005 - 2006

La Società di Gestione dell'Aeroporto di Treviso, invia, più volte, la documentazione integrativa per la procedura di VIA iniziata nel 2002

2006

La "Commissione V.I.A." del Ministero dell'Ambiente **esprime parere "NEGATIVO"** all'incremento del traffico all'Aeroporto di Treviso.

2007

Il Ministero dell'Ambiente emana il decreto con **parere negativo** (comunque con prescrizioni) alla Compatibilità Ambientale dell'Aeroporto.

2007

Nelle "more del procedimento di V.I.A." cresce il traffico degli aerei e viene realizzata la **nuova aerostazione dell'Aeroporto di Treviso**.

2008

Come obbligato dal Ministero dell'Ambiente, viene **predisposta una nuova richiesta di VIA** e di procedura di Compatibilità Ambientale.

2009

ENAC concede a SAVE SpA (che gestisce l'Aeroporto di Treviso) la concessione quarantennale con ampliamenti e potenziamenti.

2010

Nelle more del procedimento di VIA, apertura della Gara d'Appalto per il **"rifacimento totale"** della Pista dell'Aeroporto di Treviso.

2011

A gara d'appalto conclusa, viene **richiesta di verifica di esclusione della VIA** per la parte relativa al totale rifacimento della pista.

Il Ministero dell'Ambiente **concede l'esclusione alla VIA a condizione che le opere non sia incrementato il traffico dell'Aeroporto**.

2012

Nuova richiesta di VIA per poter incrementare il traffico e realizzare nuovi ampliamenti e potenziamenti infrastrutturali all'Aeroporto.

Allegati al protocollo



ENAC
Protocollo del 08/03/2012
0030358/CIA

Direzione Centrale
Infrastrutture Aeroportuali

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Ministero per i beni e le attività culturali

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti, l'Architettura e l'Arte contemporanee
Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio
Via San Michele, 22
00153 ROMA

Regione Veneto

Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli - Cannaregio, 99
30121 Venezia



e p.c. Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per le antichità
Servizio II - Tutela del patrimonio archeologico
Via di San Michele, 22
00153 Roma

Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto

Via Aquileia, 7
35139 Padova

Soprintendenza per i beni storici artistici ed etnoantropologici per le province di Venezia,

Belluno, Padova e Treviso

Palazzo Soranzo Cappello
Fondamenta Rio Marin
S. Croce, 770
30135 Venezia (VE)

Provincia di Treviso

Settore Ecologia e Ambiente
Via Cal di Breda, 116
31100 Treviso (TV)

Comune di Treviso

Via del Municipio, 16
31100 Treviso (TV)

REGIONE DEL VENETO - GIUNTA REGIONALE	
UNITÀ COMPLESSA VALUTAZIONE	
IMPATTO AMBIENTALE	
Data di arrivo:	
Data registraz.	09 MAR 2012
Prot. N.	MS 2011/08.01.07
Indirizzo	E. U. D. A. 1

Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma
c.f. 97158180584

tel. +39 06 44596511
fax +39 06 44596493
infrastrutture.apt@enac.gov.it
www.enac.gov.it

Premessa:

Con quanto illustrato in questa segnalazione, inviata alle autorità di cui agli indirizzi, si vuole evidenziare, ancora una volta le responsabilità di E.N.A.C. Ente Nazionale Aviazione Civile, in merito alla **VIOLAZIONE e all'ELUSIONE della Direttiva V.I.A.** - Valutazione Impatto Ambientale, violata ed elusa, da anni, nei tre principali aeroporti della Regione Veneto, in quanto sia l'Aeroporto di Venezia, che l'Aeroporto di Treviso e anche l'Aeroporto di Verona, sono tutti e tre mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale.

Il primo documento, in estratto che si vuole evidenziare, è questo qui riprodotto, che evidenzia che il soggetto proponente che presenta la "Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale" al fine di richiedere la Verifica di Compatibilità Ambientale, relativa al "Master Plan" dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova", **è l'E.N.A.C. - Ente Nazionale Aviazione Civile.**

Ed è da subito evidente segnalare che pare una "anomalia" il presentare un Master Plan, che sarebbe da sottoporre a V.I.A. preventiva, quando, come periodo di durata si indica a partire dall'anno 2011 fino all'anno 2030, ma la documentazione viene presentata... solo in data 8 marzo 2012.

Comune di Quinto di Treviso

Piazza Roma, 2
31055 Quinto di Treviso (TV)

Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura, 40
31100 Treviso (TV)

ARPAV

Dipartimento Provinciale di Treviso
Via Santa Barbara, 5/a
31100 Treviso

ARPAV

Direzione Generale
Area Tecnico-Scientifica
Piazzale della Stazione, 1
35131 Padova

**Oggetto: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" – Master Plan (2011 – 2030)
Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale.**

Con la presente si richiede la Verifica di Compatibilità Ambientale, ai sensi dell'art. 26 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, relativa al Master Plan dell' Aeroporto di Treviso "Antonio Canova".

Con un seguente documento a titolo: "Dichiarazione sostitutiva di certificazione e di atto di notorietà", l'ing. Rossetto, dichiara: "la veridicità e l'esattezza di quanto esposto nello Studio di Impatto Ambientale", che E.N.A.C. poi presenta come soggetto proponente in una procedura di V.I.A.



DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE E DI ATTO DI NOTORIETA'

relativa alla precisazione delle qualifiche professionali e alla veridicità ed esattezza di quanto esposto nello Studio di Impatto Ambientale (ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28/12/2000, n. 445)

Il sottoscritto Pierluigi Rossetto nato a Padova (PD) il 22/06/1952 residente a Padova (PD) in Via G. Lazara n. 29, cod.fisc. RSSPLG52H22G224U, in qualità di estensore responsabile del Studio di Impatto Ambientale relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova", localizzato nei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso (provincia di Treviso), oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., consapevole delle sanzioni penali, nel caso di dichiarazioni non veritiere, di formazione o uso di atti falsi, richiamate dall'art. 76 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445

DICHIARA

- di avere la qualifica professionale di ingegnere;
- di essere iscritto all'albo dell'ordine professionale degli ingegneri della Provincia di Padova al n. 1571;
- la veridicità e l'esattezza di quanto esposto nello Studio di Impatto Ambientale.

Il sottoscritto dichiara, altresì, di essere informato, ai sensi e per gli effetti di cui al D.Lgs. n. 196/2003, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa.

Venezia, 5 marzo 2012

Il Dichiarante



ING. PIERLUIGI ROSSETTO
N. 1571

Thetis SpA
Castello 2737/f. 30122 Venezia
Tel. +39 041 240 6111
Fax +39 041 521 0292
www.thetis.it - info@thetis.it

Cap. Soc. € 11.288.985,55
di cui € 11.006.782,86 versato
Iscritta al Registro delle Imprese di Venezia
C.F. e P.IVA 02722990278
R.E.A. di Venezia n. 236216

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento del Consorzio Venezia Nuova



Da evidenziare quindi da subito, quanto scritto sulla "Dichiarazione sostitutiva di certificazione e di atto di notorietà" presentata dal progettista che attesterebbe la "VERIDICITA' ED ESATTEZZA DI QUANTO ESPOSTO NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE", dichiarazione, come a lato riprodotta.

Premesso questo e seguendo l'ordine dei documenti come elencati nello Studio di Impatto Ambientale, esaminiamo il primo avente ad oggetto:

Aeroporto di Treviso "Antonio Canova"

MASTERPLAN

Relazione

e Piano degli investimenti

... e i responsabili dell'elaborazione di questa documentazione sono:

COMMITTENTE:

AEROPORTO DI TREVISO S.P.A. - AERTRE

Concessionaria del Ministero dei Trasporti
Via Noalese 63/E - 31100 TREVISO

Amministratore Delegato

Ing. Paolo Simioni

Accountable Manager

Gianni Antonio Carrer

Post Holder Progettazione

Ing. Virginio Stramazzone

Post Holder Manutenzione

Geom. Fabio Pastro

Post Holder Area Movim. - Terminal

Giancarlo Basso

TEAM DI PROGETTO:

ONE WORKS S.P.A.

Arch. Giulio De Carli (Progettista incaricato)

Arch. Enrica De Paulis (Coordinamento)

Arch. Francesca Sartor

Ing. Massimo Gallina

Ing. Claudio Savignon

Arch. Anna Breda

Lo scalo Antonio Canova di Treviso, è stato oggetto di significative trasformazioni concentrate negli ultimi 10 anni: una crescita intensa del traffico, sia in termini di passeggeri che di movimenti, l'acquisizione di un ruolo rilevante all'interno del sistema aeroportuale con l'aeroporto di Venezia, la specializzazione nei voli *low cost*, la parallela progressiva riduzione delle attività dell'Aeronautica Militare, la più recente riduzione delle attività cargo. In tale quadro di trasformazioni, il gestore AERTRE ha operato con le infrastrutture già esistenti prima della forte crescita, fatto salvo il nuovo terminal passeggeri inaugurato nel 2007. L'ottenimento del regime di "gestione totale" e gli accordi con l'Aeronautica Militare per il conferimento di estese porzioni del sedime, hanno consentito di avviare una pianificazione organica per definire l'assetto ottimale a lungo termine dello scalo, individuando gli specifici fabbisogni infrastrutturali e di conseguenza programmando gli interventi più opportuni sia all'interno che all'esterno del sedime aeroportuale.

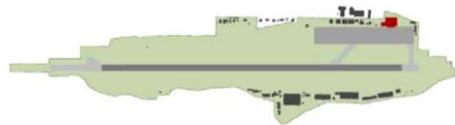
L'analisi storica e previsionale del traffico dello scalo Canova, evidenzia un trend sostenuto di crescita per quanto riguarda il traffico passeggeri che si attesta intorno a +20% nel periodo 2000-2010) e prefigura uno scenario di 4.300.000 passeggeri nell'anno 2030.

Alla pagina 24, lo stato attuale viene rappresentato con questa sottostante immagine, ma è evidente che questo, come sotto riportato, rappresenta lo stato dell'aeroporto di Treviso, come "era prima" dei lavori eseguiti tra giugno e dicembre del 2011, come sono evidenti nella immagine... a lato.



Fig. 9 - La pista dell'aeroporto di Treviso

L'aerostazione passeggeri, realizzata nel 2007, è un edificio di pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Est-Ovest, per una lunghezza di 85m, una larghezza di 61m ed una altezza di circa 19m, dimensionata per un traffico annuo di 1.500.000 passeggeri. Il terminal si sviluppa su due livelli nella parte centrale e tre lungo i lati.



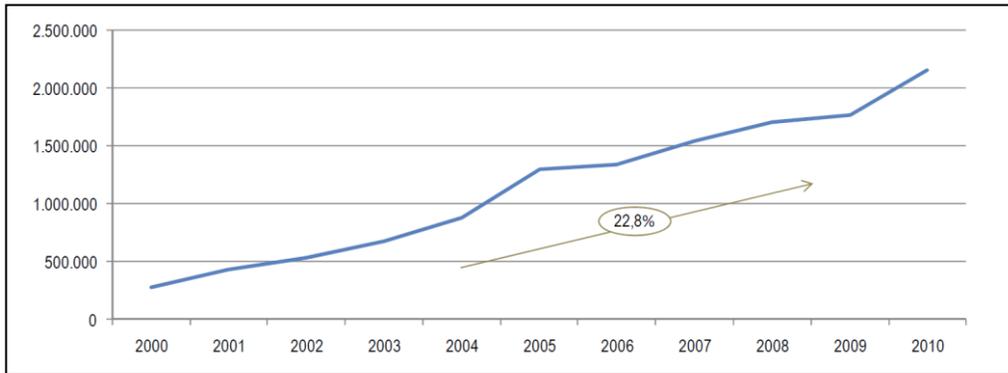
Alla pagina 7, si evidenzia questo paragrafo: "*Lo scalo Antonio Canova di Treviso, è stato oggetto di significative trasformazioni concentrate negli ultimi 10 anni: una crescita intensa del traffico, sia in termini di passeggeri che di movimenti...*" e anche quest'altro: "*In tale quadro di trasformazioni, il gestore AERTRE ha operato con le infrastrutture già esistenti prima della forte crescita, fatto salvo il nuovo terminal passeggeri inaugurato nel 2007*", senza evidenziare che questo è accaduto pur essendo l'Aeroporto di Treviso mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale.

Un "trend di crescita" che, nel periodo 2000-2010, si è attestato intorno al 20 % (venti per cento) pur essendo l'Aeroporto di Treviso, almeno dal 14.03.1999, mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale.

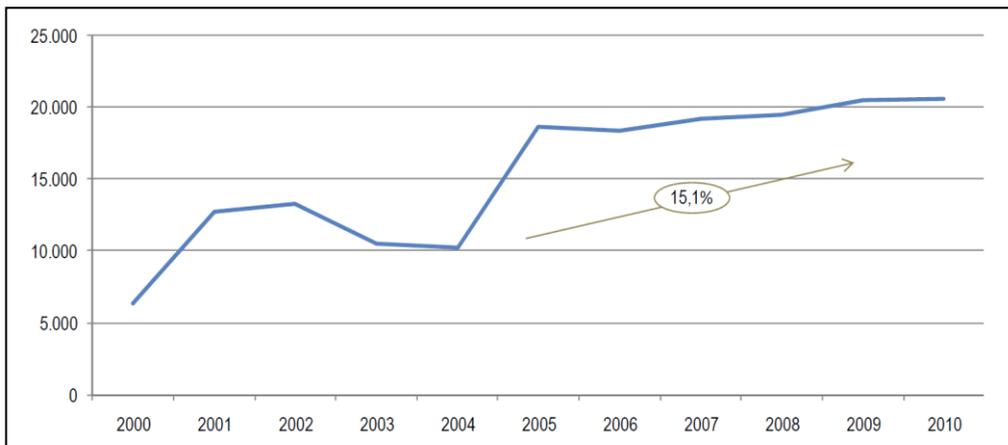


Alla pagina 36, viene citata la nuova aerostazione passeggeri, che è stata realizzata nel 2007, senza alcuna valutazione di impatto ambientale, come sempre senza VIA, è stata realizzato, nel 2010, un altro ampliamento.

Ed in merito al deposito carburanti vi è da segnalare quanto riportato a pagina 39, dove si legge: "*Il deposito carburante è attualmente nei pressi della nuova aerostazione, a nord del piazzale ed in rapporto diretto con esso. Ha una capacità complessiva di circa 300.000 litri e disponibilità di carburante tipo JP1. Il servizio di rifornimento dell'aviobenzina è gestito direttamente dalla compagnia petrolifera. E' auspicabile, per motivi di sicurezza, l'allontanamento di questa infrastruttura dall'aerostazione passeggeri e soprattutto dalla testata pista*".

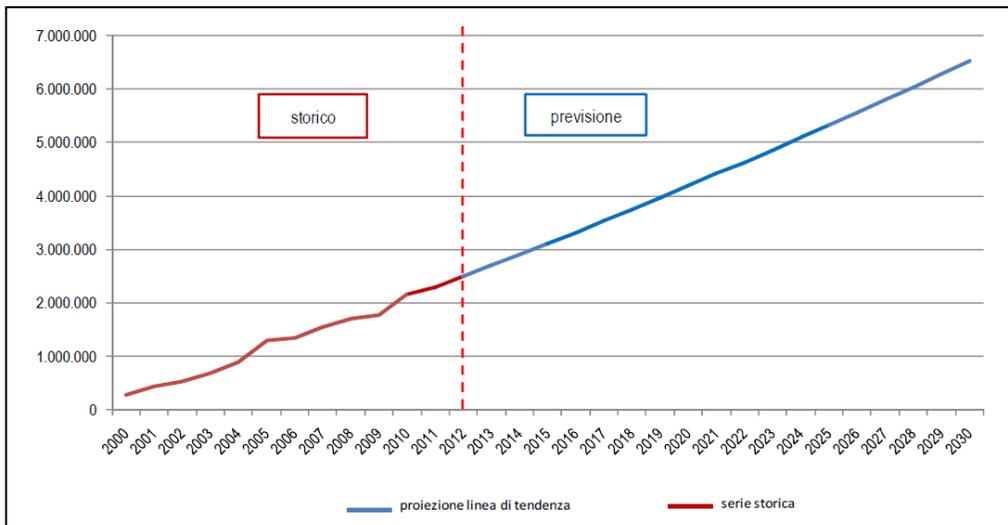


Alla pagina 43, in merito al traffico passeggeri nel periodo 2000-2010, si legge questo: **“Il traffico passeggeri è cresciuto in maniera esponenziale dal 2000 al 2010, passando da 276 mila passeggeri a 2,1 milioni, con un CAGR1 pari a +22,8%. L'andamento del traffico è fortemente legato alla presenza del vettore low cost Ryanair, che fin dal suo arrivo nel 1999 ha intensificato la propria attività, avviando progressivamente diversi collegamenti internazionali, e dal 2005 anche collegamenti nazionali. Nel 2007 si è registrato un incremento del numero di vettori operanti sullo scalo (con un peso relativo dell'8% del 2006, del 12% nel 2007, per arrivare al 18% del 2008)”**.

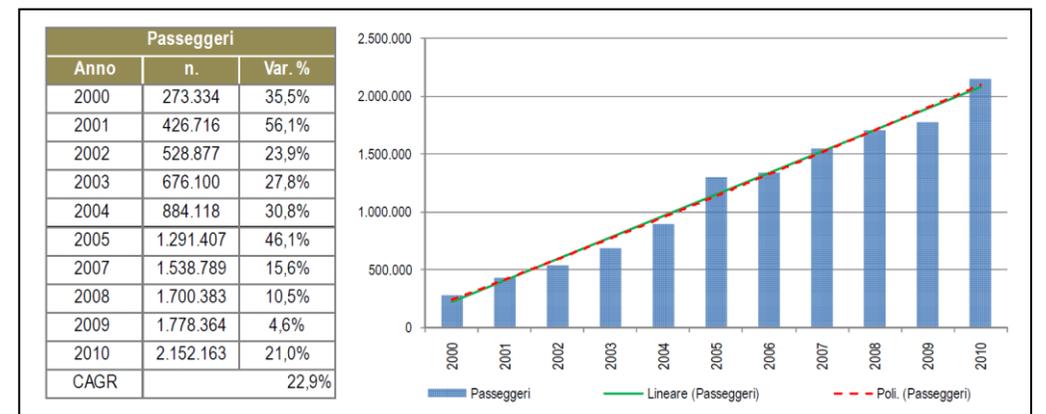


Ovviamente tutto questo incremento dei passeggeri e del numero dei movimenti aerei, è avvenuto in un Aeroporto, che è **mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale** ed in merito ai movimenti evidenziamo cosa è stato scritto a pagina 44, in cui si legge:

“Il numero di movimenti ha subito importanti incrementi nel 2001 (del 102%) e nel 2005 (dell' 81,7%), superando nel 2010 i 20 mila movimenti annui. Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha avuto un picco nel 2002 per poi tornare a valori intorno ai 3 mila movimenti e diminuire drasticamente nel 2008. Nel 2009 si è avuta una buona ripresa e infine nel 2010 si è registrato un altro forte calo. Il numero di voli internazionali invece ha avuto una crescita costante, con quasi 10 mila voli già nel 2007, per arrivare ai 13 mila voli del 2010.”

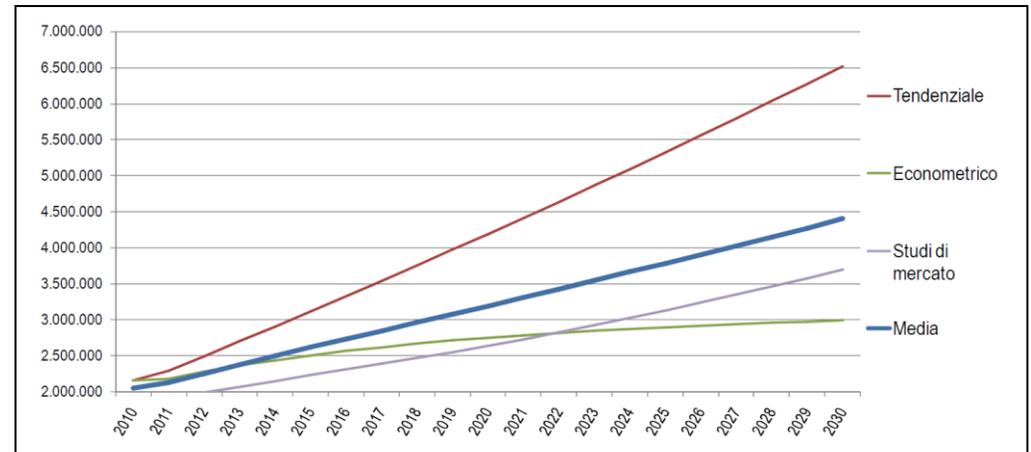


Con questi dati e questi valori, si è previsto che nel 2030 in numero dei passeggeri possa assestarsi sui 6-7 milioni di passeggeri, il che per una Aeroporto ubicato dentro un centro abitato e un Parco naturale è impensabile.



Anno	Scenario Alto		Scenario Medio		Scenario Basso	
	Pax	Variaz. %	Pax	Variaz. %	Pax	Variaz. %
2010	2.152.163		2.152.163		2.152.163	
2011	2.240.402	4,1%	2.302.814	7,0%	2.227.489	3,5%
2012	2.332.258	4,1%	2.464.011	7,0%	2.305.451	3,5%
2013	2.427.881	4,1%	2.636.492	7,0%	2.386.142	3,5%
2014	2.527.424	4,1%	2.821.047	7,0%	2.469.657	3,5%
2015	2.631.048	4,1%	2.905.678	3,0%	2.556.095	3,5%
2016	2.738.921	4,1%	2.992.848	3,0%	2.617.441	2,4%
2017	2.851.217	4,1%	3.082.634	3,0%	2.680.259	2,4%
2018	2.968.117	4,1%	3.175.113	3,0%	2.744.586	2,4%
2019	3.089.810	4,1%	3.270.366	3,0%	2.810.456	2,4%
2020	3.216.492	4,1%	3.368.477	3,0%	2.877.907	2,4%
2021	3.348.368	4,1%	3.469.532	3,0%	2.958.488	2,8%
2022	3.485.651	4,1%	3.573.618	3,0%	3.041.326	2,8%
2023	3.628.563	4,1%	3.680.826	3,0%	3.126.483	2,8%
2024	3.777.334	4,1%	3.791.251	3,0%	3.214.024	2,8%
2025	3.932.205	4,1%	3.904.988	3,0%	3.304.017	2,8%
2026	4.093.425	4,1%	3.983.088	2,0%	3.383.313	2,4%
2027	4.261.255	4,1%	4.062.750	2,0%	3.464.513	2,4%
2028	4.435.967	4,1%	4.144.005	2,0%	3.547.661	2,4%
2029	4.617.841	4,1%	4.226.885	2,0%	3.632.805	2,4%
2030	4.807.173	4,1%	4.311.423	2,0%	3.719.992	2,4%
CAGR 2010-2030		3,9%		3,4%		2,6%

Alla pagina 55 del documento, si afferma invece che al 2030, il traffico non avrà da superare, mediamente, i 4,5 milioni di passeggeri come riportato nella tabella a lato e qui sotto riprodotta.



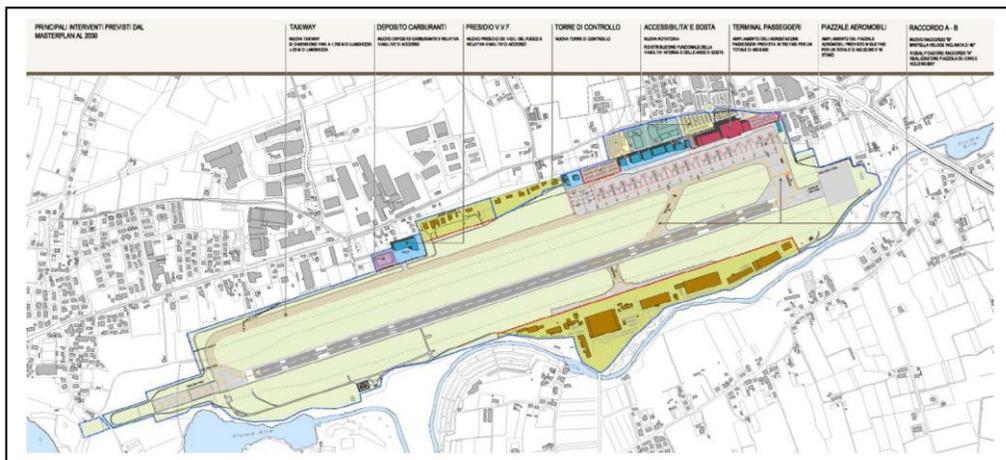
E dalla tabella a lato, riprodotta alla pagina 57, sono indicate tre previsioni di traffico, con tre diversi scenari, ALTO, con 4,8 milioni di passeggeri, MEDIO, con 4,3 e BASSO, con 3,7 milioni di passeggeri previsti per il 2030.

Da evidenziare che anche da questi grafici, appare evidente che il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Treviso era stato elaborato prima del 2010 e che quindi, anche questa appare essere una "anomalia" considerato che questo P.S.A. venga presentato nel "marzo 2012", soprattutto dopo che parte di questo Piano di Sviluppo Aeroportuale, è già stato realizzato, con i lavori eseguiti tra il mese di giugno e il mese di dicembre del 2011.

Lo schema dello stato di progetto come viene previsto per l'anno 2030 per l'Aeroporto di Treviso, viene riportato alla pagina 76 del Master Plan, come riprodotto nella immagine a lato e viene così descritto:

13.1 Obiettivi e strategie di sviluppo dell'aeroporto

Obiettivo primario di AerTre è quello di garantire per l'aeroporto collegamenti adeguati ad un ampio bacino di utenza, come scalo secondario di Venezia sul quale indirizzare i voli charter e i vettori low-cost. L'intento è quello di far diventare l'aeroporto di Treviso, grazie alla maggiore funzionalità della nuova aerostazione, uno scalo internazionale strategicamente posizionato sul mercato del trasporto aereo "low cost" e del traffico charter. L'aeroporto di Treviso vuole aumentare il ciclo movimenti con velivoli di medie capacità e qualificati ambientalmente. Con tale strategia AerTre ritiene di poter incrementare il movimento passeggeri senza richiedere estensioni di pista, ma ampliando lo spazio di sosta e di movimentazione degli aerei.



18 ELENCO E DESCRIZIONE DI SINTESI DEGLI INTERVENTI

In base alle previsioni di sviluppo del traffico aereo e del fabbisogno di infrastrutture ad esso correlato è stata individuata una serie di interventi dei quali di seguito viene riportata una sintetica descrizione.

Nella tabella che segue sono mantenuti il raggruppamento e la numerazione già indicati nel Piano Investimenti; gli interventi sono numerati sugli elaborati grafici allegati, cui si rimanda, dove sono indicate le trasformazioni sia nel complesso sia per ogni singola fase.

Rif.	Nome	Descrizione
TERMINAL		
20	Demolizione vecchio deposito carburante	Funzionale all'ampliamento del terminal. Per il nuovo deposito carburante vedi intt. 7 e 11.
49	Ampliamento Terminal Passeggeri	Intervento funzionale all'ampliamento di circa 600 m ² della sala imbarchi Schengen, realizzato nel 2010. L'intervento si rendeva necessario data la particolare tipologia dei voli in arrivo, unitamente all'orario di arrivo, che creava picchi di passeggeri in attesa del controllo passaporti.
24.1a		In relazione ai previsti sviluppi del traffico aereo, si prevede l'ampliamento della superficie da destinare all'aerostazione, con lo sviluppo longitudinale parallelo al piazzale di una parte del terminal da destinare al raggiungimento dei gate di imbarco.
24.1b		
24.2	Ampliamento Terminal Passeggeri	Ampliamento totale 11.400 m ² suddivisi in 5 step.
24.3		24.1a circa 1.000 m ²
24.4		24.1b circa 1.100 m ²
		24.2 circa 3.400 m ²
		24.3 circa 3.000 m ² (compresa demolizione ex int. 16)
		24.4 circa 2.900 m ²
EDIFICI VARI		
4	Nuova caserma VV.F.	L'acquisizione della struttura in semicostruzione ad ovest del piazzale, consente di collocare in una posizione più baricentrica rispetto alla pista del presidio dei VV.FF. La struttura esistente si presta molto bene ad essere trasformata in autorimessa per i mezzi di soccorso e con opportune modifiche sul lato landside ricavare gli spazi per uffici e di servizio del personale.
11	Nuovo deposito carburante	Ad ovest in prossimità della testa del piazzale, nel suo futuro assetto di completa estensione, si prevede la realizzazione di un nuovo deposito carburante, di uguale capacità (300.000 litri), dotato di proprio accesso diretto dalla SR515 "Noalese". Occuperà una superficie complessiva di circa 5.000 m ² . Intervento a carico di terzi.

Rif.	Nome	Descrizione
19	Demolizione attuale presidio VV.F.	A seguito dello spostamento in altra sede più appropriata, si prevede la demolizione dell'attuale presidio dei Vigili del Fuoco (solo il presidio - non il ricovero mezzi VVF), circa 11.750m ³ , che libera un volume di circa 3.000m ³ .
23	Sistemazione deposito mezzi di rampa (Riutilizzo edificio esistente VV. F.)	Sull'area liberata dalla demolizione dell'attuale ricovero mezzi dei Vigili del Fuoco, sulla testata est del piazzale, si prevede il riutilizzo del capannone per il ricovero dei mezzi VV.F. per il deposito dei mezzi di rampa.
61	Nuovo Hangar per Aviazione Generale	L'intervento prevede la demolizione dell'attuale hangar De Longhi e la costruzione nella stessa posizione di un nuovo hangar più ampio.
64	Ridimensionamento edificio Dogana	Intervento di ridimensionamento dell'edificio dogana al fine di rendere disponibile dell'area per l'estensione del Terminal.
SISTEMA DI ACCESSO - VIABILITA' E PARCHEGGI		
8	Nuova viabilità di accesso al presidio VV.F. e al deposito carburante	Si prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso dalla SR515 "Noalese", tramite incrocio a "T", al previsto nuovo Presidio dei Vigili del Fuoco ed alla nuova area per il deposito carburante.
9.1		Progetto di ampliamento di parcheggi a raso esistenti:
9.2	Ampliamento parcheggi a raso esistenti	9.1 Ampliamento parcheggio PB per autovetture private e bus.
		9.2 Ampliamento parcheggio PC per autovetture private.
12	Ampliamento parcheggio a raso esistente	Si prevede un nuovo parcheggio a raso (P4) con una capienza di circa 450 posti auto (vedere tabella delle consistenze).
17.1	Sistemazione e ampliamento parcheggi	L'intervento riguarda la realizzazione della viabilità di accesso al curb del terminal, dalla SR 515 "Noalese", ed all'antistante parcheggio per la sosta a breve termine. I parcheggi PA e P2 vengono adeguati per essere integrati nel nuovo assetto per l'accessibilità.
17.2		17.1 Sistemazione e ampliamento parcheggio a raso PA.
		17.2 Sistemazione e ampliamento parcheggio a raso P2.
18	Viabilità fronte terminal	Il ridisegno della nuova viabilità di accesso al terminal necessita la riorganizzazione dell'area curb per carico/scarico passeggeri.
26	Demolizione edifici su aree acquisite da privati	Si prevede previa acquisizione la demolizione di circa 6.700m ³ di edifici privati, necessari per liberare un'ampia area tra la SR515 "Noalese" e il sedime aeroportuale, da destinare alla sosta delle auto (vedi anche int. 10).

Rif.	Nome	Descrizione
27	Nuova rotonda SR515 "Noalese"	Si prevede una modifica della viabilità pubblica SR515 "Noalese" da attuarsi attraverso l'inserimento di una rotonda della dimensione di 20m di raggio, che consenta l'ingresso in sicurezza all'area del terminal ed all'antistante area della Lottizzazione Luigina, dove sono previste funzioni commerciali e terziarie. L'intervento è da concordare con gli enti pubblici competenti: Regione Veneto e Comune di Treviso.
34.1	Nuovo parcheggio a raso auto e bus (P3)	Parcheggio a raso (P3) per 645 posti auto, posti bus e sistemazione aree verdi.
60	Parcheggio D	Intervento già realizzato – parcheggio a raso coperto per 143 posti auto.
65	Nuovo parcheggio addetti	Realizzazione di un nuovo parcheggio addetti adiacente all'edificio dogana.
67	Ampliamento parcheggio P5	L'intervento prevede l'ampliamento del parcheggio PC (P5 con la nuova denominazione) a seguito del nuovo layout fronte aerostazione.
69	Parcheggio a raso temporaneo	Parcheggio da realizzare nell'area del nuovo deposito carburante a cavallo fra la terza e la quarta fase dell'ampliamento del terminal, per un totale di 3.100 m ² .

INFRASTRUTTURE DI VOLO

2.1	Interventi di riqualifica Pista 1, rifacimento AVL e adeguamento STRIP	Si prevede una serie di interventi di riqualifica generale della pista di decollo. Questi sono: riqualificazione generale della pavimentazione per pista di volo; ripavimentazione shoulders, antiblast e RESA; riqualificazione back track in testata 25; realizzazione nuova bretella veloce a 45° denominata Raccordo B; rifacimento degli impianti AVL per il passaggio al CATII-III; adeguamento sentiero luminoso.
2.2	Interventi su pista di volo, piazzale sosta aeromobili e AVL	Intervento di manutenzione straordinaria riguardante la pista di volo, la cabina aeromobili e l'impianto AVL. Intervento già realizzato.
2.3	Attività propedeutiche riqualifica pista ed AVL	Interventi di preparazione per le opere di pavimentazione pista di decollo e upgrade dell'impianto AVL.
2.4	Rifacimento giunti piazzale aeromobili	Intervento di adeguamento dei giunti per la pavimentazione del piazzale aeromobili.

Se in una procedura di V.I.A. si dichiara che delle opere sono "ancora da realizzare" quando invece queste opere sono "già state realizzate", come le INFRASTRUTTURE DI VOLO sopra evidenziate, questo va segnalato al fine di accertare se questo è un reato penalmente perseguibile.

Rif.	Nome	Descrizione
14.1	Ampliamento piazzale aeromobili e spostamento cabina AVL	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, passando da una configurazione di piazzole in self manouvering a piazzole in push back; l'intervento implica lo spostamento della cabina AVL.
14.2		
14.3		Si prevede dunque una estensione totale di 35.500 m ² articolata in tre step: 14.1 Ampliamento di 19.500 m ² ; 14.2 Ampliamento di 7.200 m ² ; 14.3 Ampliamento di 4.300 m ² .
41	Nuova viabilità perimetrale	Con il prolungamento del piazzale e la realizzazione della nuova taxiway, si rende necessario adeguare il tratto di viabilità perimetrale a nord-ovest, per una lunghezza di circa 1.500m; la nuova perimetrale viene collocata più a nord, lungo la nuova recinzione del sedime.
50	Nuova torre di controllo	Realizzazione della nuova torre di controllo per la gestione da parte di Enav del traffico aereo. Intervento a carico di Enav.
55	Estensione Raccordo "A" – Nuova piazzola de-icing	In concomitanza con la riqualifica del nuovo Raccordo A si realizzerà una piazzola di de icing dotando il raccordo stesso di 2 taxilane parallele.
56	Estensione Raccordo "A" – Nuova piazzola holding bay	In concomitanza con la riqualifica del nuovo Raccordo A si realizzerà un'area holding bay dotando il raccordo stesso di 2 taxilane parallele.
59	Taxiway – Nuovo Raccordo D	Realizzazione della nuova via di rullaggio parallela alla pista di decollo, e raccordo relativo con collegamento alla back track in testata 07. Spostamento della cabina elettrica in area airside che ricadrebbe su area taxiway.
68	Adeguamento recinzione	Spostamento della recinzione successivamente alle acquisizione aree per adeguamento sedime aeroportuale all'area strip.

RETI E IMPIANTI

1	Adeguamenti/manutenzione straordinaria sulle strutture esistenti	Si prevedono interventi di adeguamenti normativi e/o tecnologici e manutenzioni straordinarie sulle strutture e infrastrutture esistenti. Il valore indicato, forfettario per ogni annualità del periodo, è stato determinato valutando la media degli interventi sviluppati nell'aeroporto negli ultimi anni.
51	Protezione zona A.M. in esito cambio status	Consiste nell' installazione di un sistema elettronico di sensori/allarmi per completare la protezione dell' ambito aeroportuale civile vs. aree militari e viceversa. La localizzazione è in zona immediatamente adiacente alla strip e pertanto non può essere realizzata una recinzione fisica.

ECOLOGIA

Rif.	Nome	Descrizione
52	Monitoraggio rumore aereo	Monitoraggio rumore aereo.
53	Ampliamento depuratore e trattamento acque prima pioggia	Adeguamento funzionale e normativo del depuratore esistente e del sistema di trattamento delle acque prima pioggia di pista e piazzale.
53.1	Ampliamento depuratore	Riqualifica impianto di depurazione, posto sotto l'attuale parcheggio addetti, e relative reti idriche.
53.2	Trattamento acque da prima pioggia	Sistemazione idraulica delle opere di raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche afferenti alle piste ed al piazzale di volo.
54	Bonifiche ambientali sugli edifici all'esterno zona A (curva Iso 60Db)	Interventi vari di adeguamento degli edifici esterni al sedime aeroportuale, ai fini del contenimento del rumore prodotto dal traffico aeroportuale nei limiti fissati dalla normativa.
57	Impianto fotovoltaico – fase 1	Intervento già realizzato su copertura aerostazione.
58	Impianto fotovoltaico – fase 2	Realizzazione ulteriore impianto fotovoltaico entro il 2015.
66	Software ArcGis per Ambiente ed Ecologia	Acquisto.

ACQUISIZIONE AREE

3	Acquisizione da privato di capannone per uso VVF	Si prevede l'acquisizione del capannone in disuso e della relativa pertinenza posto ad ovest del piazzale aeromobili. La struttura in parziale costruzione, in c.a. e pannelli prefabbricati, risulta essere idonea per dimensione ad accogliere una nuova sede.
7	Acquisizione area da privati per nuovo deposito carburante	Si prevede l'acquisizione di un'ampia area privata, ad ovest dell'attuale piazzale, per la collocazione del nuovo deposito carburante. Vedi intervento 11.
10.1	Acquisizione aree di proprietà privata per realizzazione parcheggio	Si prevede l'acquisizione di un'ampia area di circa 7.500m ² di proprietà privata, ad ovest della nuova aerostazione, tra la SR515 "Noalese" ed il sedime aeroportuale. L'acquisizione è finalizzata a ricavare superficie da destinare a parcheggio (P4).
10.2	Acquisizione aree di proprietà privata ed edifici per realizzazione rotatoria e viabilità di accesso	Vedi sopra, la nuova rotatoria in area landside.
10.3	Acquisizione aree di proprietà privata ed edifici per realizzazione parcheggio	Vedi sopra, per i nuovi parcheggi P1-P3-PBUS, per un totale di 11.000 m ² comprensivi di aree ed edifici
10.4	Acquisizione aree di proprietà privata	Si prevede l'acquisizione di un'area di circa 15.000 m ² per la realizzazione di per Car Rental e sede corrieri DHL.
62	Acquisizione aree per realizzazione taxiway	Si prevede l'acquisizione di aree per rendere possibile la realizzazione della nuova via di rullaggio e relativo raccordo (Raccordo D) dal momento che attualmente il tracciato ricade al di fuori del sedime aeroportuale.

Rif.	Nome	Descrizione
63.1	Acquisizione aree di proprietà privata	Si prevede l'acquisizione di aree per la messa a norma delle aree di sicurezza per le infrastrutture di volo (in particolare dell'area di strip per Pista 1) che attualmente in determinati punti ricade al di fuori del sedime aeroportuale.
63.2	per adeguamento recinzione	

19 TEMATICHE AFFRONTATE NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il Masterplan dell'Aeroporto Antonio Canova di Treviso è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA - (ex Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), in particolare in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Oltre al sopra citato allegato II del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., l'ulteriore riferimento legislativo contenente disposizioni in materia di Piani di sviluppo aeroportuali è rappresentato dall'ancora vigente DPCM 27.12.1988, il cui art. 8 stabilisce che "con riferimento agli aeroporti, la procedura di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, si applica al sistema aeroporto nel suo complesso, nonché ai progetti di massima delle opere qualora comportino la modifica sostanziale del sistema stesso e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali:

- nel caso di nuovi aeroporti o di aeroporti già esistenti per i quali si prevede la realizzazione di piste di lunghezza superiore ai 2.100 metri od il prolungamento di quelle esistenti oltre i 2.100 metri;
- nel caso di aeroporti già esistenti con piste di lunghezza superiore a 2.100 metri, qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa."

Al di là di alcuni aspetti regolamentari modificati dalla legislazione successiva, quali il riferimento all'articolo della 6 della legge 349/86, oggi abrogato e sostituito dal D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., ai progetti di massima, in luogo dei progetti definitivi, o alla lunghezza pista, 2.100 invece di 1.500 metri, il succitato articolo di fatto afferma che le modifiche dei Piani di sviluppo aeroportuali comportanti incrementi dei volumi di traffico aereo e variazioni spaziali dell'infrastruttura, debbano essere assoggettate a procedura VIA e che questa debba avere ad oggetto l'intero sistema aeroporto.

Per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, viene elaborato uno Studio di Impatto Ambientale (SIA), i cui contenuti sono conformi all'allegato VII della Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii. e allo schema introdotto dal DPCM 27.12.1988 (Quadro di riferimento programmatico, progettuale, ambientale), e una Sintesi non tecnica.

Il SIA e la documentazione correlata sono sviluppati tenendo in considerazione il pregresso delle procedure di VIA avviate nel passato per lo stesso aeroporto ed in particolare dei seguenti documenti ufficiali:

- istanza del MATTM del 14 maggio 2007 sul SIA Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (versione di dicembre 2002);
- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazione dell'aprile 2005);
- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazioni dell'agosto 2007).

I contenuti del SIA tengono inoltre conto, quale riferimento di stato "zero" degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dello scalo che sono in fase di attuazione.

Per effetto delle norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (ex art. 10 D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), il Masterplan viene inoltre sottoposto congiuntamente, nell'ambito della stessa procedura di VIA, a Valutazione di incidenza (ex art. 5 DPR n. 357/1997), per cui viene prevista l'elaborazione di un documento distinto (Relazione di Valutazione di incidenza), ma coerente nei contenuti al SIA, che contiene gli elementi di cui all'allegato G del DPR n. 357/1997, in cui vengono trattati specificamente gli effetti del Masterplan su habitat e specie presenti nei siti della Rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto.

22 CRONOLOGIA

data	rif	oggetto
10/01/2007	ENAC prot. 1833/EGA	Gestione totale aeroporto Treviso. Richiesta integrazioni.
13/08/2007	AERTRE prot. 4246	Deposito documenti procedura VIA in Regione Veneto - Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità - Unità complessa VIA
10/12/2007	AERTRE	Presentazione ad Enac della Istanza per l'ottenimento della Gestione totale quarantennale
11/12/2007	AERTRE prot. 0077663/DIRGEN/ PROT	Aggiornamento della documentazione allegata alla Istanza per l'ottenimento della Gestione totale quarantennale
14/02/2008	Regione Veneto prot. 84542/ 45.07	Procedura di VIA ai sensi L. 349/86 e L 10/99. Comunicazione.
25/01/2008	accordi telefonici ing. Pandolfi/ arch. De Carli	1' Richiesta di integrazioni da parte di Enac (Ing. Pandolfi) - via telefono
28/01/2008	AERTRE	Trasmissione della 1' "Nota integrativa"
01/02/2008	AERTRE	Trasmissione del "Piano degli interventi quadriennale 2008-2011" ai fini della sottoscrizione del Contratto di Programma
21/03/2008	ENAC prot. 18881/DIRGEN/ EGA	2' richiesta di integrazioni da parte di Enac
11/04/2008	AERTRE (no prot.)	Trasmissione della 2' "Nota integrativa" in risposta alle osservazioni rif. fax Enac del 21/03/2008
06/05/2008	ENAC (Bergamini) via mail	3' richiesta di integrazioni da parte di Enac (dott.a E. Bergamini) - via mail
07/05/2008	AERTRE	Trasmissione della 3' "Nota integrativa" rif. mail del 06/05/2008
19/05/2008	ENAC prot. 31585/DIRGEN/ EGA/ VCA	4' richiesta di integrazioni da parte di Enac
07/07/2008	AERTRE	Trasmissione "Risposte alle osservazioni fatte da ENAC nella comunicazione del 19 maggio 2008"
29/07/2008		Riunione in Enac
08/10/2008	Aertre prot. 3353	Aertre consegna al Comune di Treviso di uno stralcio del "Piano di Sviluppo Aeroportuale"
01/12/2008	Comune di Treviso prot. 89373	Richiesta parere per intervento di nuova costruzione di parcheggio multipiano - Union Tours
15/04/2009	ENAC prot. 0024813/ API/DIRGEN	Nuova costruzione di parcheggio multipiano a servizio dell'aeroporto - rif. nota Comune di Treviso del 01/12/2008
25/08/2009		Riunione in Enac
13/11/2009	AERTRE prot. 3217	Consegna dell' Aggiornamento della documentazione allegata all'istanza per l'ottenimento della gestione totale dell'Aeroporto di Treviso".

Se lo Studio di Impatto Ambientale viene presentato nel Marzo del 2012, perché nella Cronologia (come qui sopra riportata) non è stato descritto quanto è accaduto da Novembre 2009 ad oggi, compreso i lavori eseguiti da Giugno e Dicembre 2011, di totale demolizione rifacimento della Pista eseguiti senza la sottoposizione alla V.I.A. ?

Dalla "CRONOLOGIA" a fianco riprodotta, che si interrompe il 13.11.2009 appare evidente che sarebbe da quella data che il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Treviso, **era già stato predisposto**.

Come è evidente che (vedi qui sotto) le varie fasi di sviluppo sarebbero state indicate come ad avere da iniziare... a partire dall'anno 2010 come indicato nel Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Treviso, suddividendo in tre fasi le realizzazioni avrebbero comportato che queste fossero da realizzarsi (nella 1^ fase) nel periodo: **2010 - 2015**, (nella 2^ fase) dal: **2016 -2020** e (nella 3^ Fase) nel periodo: **2021 - 2030**.

FASE d'Intervento	2010-2015	2016-2020	2021-2030
0 PIANI DI SVILUPPO	100.000	28.000	28.000
1 TERMINALI	100.000	100.000	100.000
2 EDIFICI VARI	1.300.000	1.725.000	1.725.000
3 SISTEMI DI ACCESSO - VIABILITA' - PARCHEGGI	202.400	207.500	207.500
4 INFRASTRUTTURE DI VOLO	14.646.300	14.646.300	14.646.300
5 RETI E IMPIANTI	540.000	540.000	540.000
6 BIODIVERSITA'	60.000	60.000	60.000
TOTALI	3,0	16,1	2,7
TOTALI (milioni di €)	3,0	16,1	2,7

Appare quindi "anomalo" che parti di questo Piano di Sviluppo Aeroportuale siano già state realizzate e dato che sono state eseguite opere ed interventi senza la preventiva Valutazione di Impatto Ambientale, è quindi evidente che vi è stata **VIOLAZIONE** ed **ELUSIONE** della Direttiva europea sulla V.I.A.

Perché in un crono programma - presentato nel 2012 in uno Studio di Impatto Ambientale - vengono elencate opere “COME... DA REALIZZARE” quando parte di queste, invece, risultano essere “GIA’... STATE REALIZZATE” ?

RIF.	INTERVENTI	1	2	3	4
MP/PGT	tipologia, descrizione (vincoli)	2010	2011	2012	2013
---	PSA / SIA (continuativo)		100.000		
49	Ampliamento nuovo Terminal - struttura provvisoria	593.328			
24.1a	Ampliamento nuovo Terminal - 1° fase				2.300.000
61	Nuovo hangar per Aviazione Generale			1.150.000	
-	Interventi di adeguamento/ristrutturazione (vedi elenco del 07/03/11)	322.366			
9.1	Ristrutturazione parcheggio PB per auto e bus			202.400	
9.2	Ampliamento e sistemazione parcheggio PC per auto				138.000
10.1	Acquisizione aree di proprietà privata - 1° step - P4				1.132.500
60	Sistemazione Parcheggio PD	72.260			
-	Interventi di adeguamento/ristrutturazione (vedi elenco del 07/03/11)	161.364			
2.1	Interventi di riqualifica pista e rifacimento AVL + adeguam STRIP		14.646.300		
2.2	Interventi su pista di volo, piazzale sosta AAMM ed impianti	221.432			
2.3	Attività propedeutiche riqualifica pista ed AVL	250.000			
2.4	Rifacimento giunti piazzale AAMM	52.781			
50	Nuova torre TWR -a carico Enav - compreso area e demolizioni				11.500.000
-	Interventi di adeguamento/ristrutturazione (vedi elenco del 07/03/11)	280.000	60.000		
1	Adeguamenti /manutenz. straordinarie sulle strutture esistenti	540.000	540.000	540.000	540.000
51	Protezione zona A.M. in esito cambio status	62.990	742.010		
52	Monitoraggio rumore aereo	60.000	60.000	60.000	60.000
54	Bonifiche ambientali sugli edifici all'esterno zona A -curva Iso 60Db			200.000	300.000
57	Impianto fotovoltaico - fase 1	248.103			
58	Impianto fotovoltaico - fase 2			460.000	460.000
66	Software Arc-Gis per Ambiente ed ecologia			50.000	50.000
TOTALI					
SINTESI investimenti del gestore					
	totale per anno (milioni di €)	3,0	16,1	2,7	5,0
-	progressivo (milioni di €)	3,0	19,1	21,8	26,8

OPERA GIA' REALIZZATA

24 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI_2003; 4 Emendamento 30 gennaio 2008;
- Nota ENAC 02/05/2008 _ Procedure di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali;
- Circolare ENAC APT 21 del 30/01/2006;
- D.L. 251/95, convertito in L.351/95;
- Circolare del Ministero Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23/02/1996;
- Linee Guida Enac per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali 01/10/2001;
- Doc. 9157 Airport Design Manual;
- ICAO Annesso 17;
- Doc. ICAO 9184, Airport Planning Manual;
- FAA AC 150/5360-13, Planning And Design Guidelines For Airport Terminal Facilities;
- IATA Airport Development Reference Manual;
- In conformità alle disposizioni legislative e regolamentari suddette, le convenzioni di gestione totale, redatte secondo lo schema tipo, stabiliscono la competenza dell'ENAC a "regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d'investimento aeroportuali" e la competenza del gestore a presentare, entro un anno dall'affidamento, o comunque entro i termini stabiliti da norme speciali, il Piano regolatore generale di aeroporto, coerente con il programma generale degli interventi, per la conseguente approvazione dell'E.N.A.C.

Aeroporto di Treviso "Antonio Canova"

MASTERPLAN

Relazione generale sugli interventi di Piano

Caratteristiche costruttive e specifiche tecniche per l'esecuzione delle opere

L'analisi di questo primo documento, che si conclude, con questa pagina come a lato viene riprodotta, evidenzia che l'ENAC tra la "normativa di riferimento" **si è dimenticata** di evidenziare e di citare tutte le normative comunitarie e nazionali inerenti le Direttive V.I.A. e V.A.S.

Si evidenzia questo aspetto, in quanto il sottoscritto ritiene che un "Piano di Sviluppo Aeroportuale" la cui "cantierizzazione" abbia da realizzarsi in fasi successive, anche per decenni, debba essere sottoposto a **Valutazione Ambientale Strategica - V.A.S. e non a V.I.A.**

Poi quando le opere gli interventi previsti nel PSA fossero effettivamente da realizzare, solo allora, in quel preciso momento storico, con le leggi e le norme in vigore a quella precisa data e periodo, quel progetto deve essere sottoposto alla **Valutazione Impatto Ambientale - V.I.A.**

All'aeroporto di Treviso, va ricordato, è accaduto che un Piano di Sviluppo Aeroportuale venga oggi presentato all'approvazione, dopo che parte di questo PSA sia già stato realizzato, stralciando da questo PSA tutti i lavori connessi alla **totale demolizione e totale rifacimento della pista e di tutto il sistema dell'impianto luminoso per la pista e sui raccordi.**

In un Aeroporto che dal 1999 si è ampliato e potenziato in mancanza di un qualsiasi Decreto di Compatibilità Ambientale e nonostante questo, **l'ENAC ha permesso continui incrementi capacitivi del traffico.**

Che un documento, come questo esaminato, non contenga alcun riferimento alle opere e agli interventi realizzati tra il giugno 2011 e il mese di Dicembre 2011 all'Aeroporto di Treviso, credo debba essere evidenziato.

Questa "dimenticanza" e queste informazioni come qui evidenziate, ad avviso del sottoscritto, **andrebbero esaminate al fine di verificare se vi sia intenzione di fornire delle informazioni non corrette, non complete e non esaustive** e che quindi debbano essere verificate al fine di accertare se siamo in presenza di **Reati penalmente perseguibili.**

Il secondo documento a titolo: "Masterplan - Relazione generale sugli interventi di Piano" evidenzia ancora una volta che proprio perché è un "PIANO", questo andrebbe ad essere sottoposto a V.A.S. e non a V.I.A.

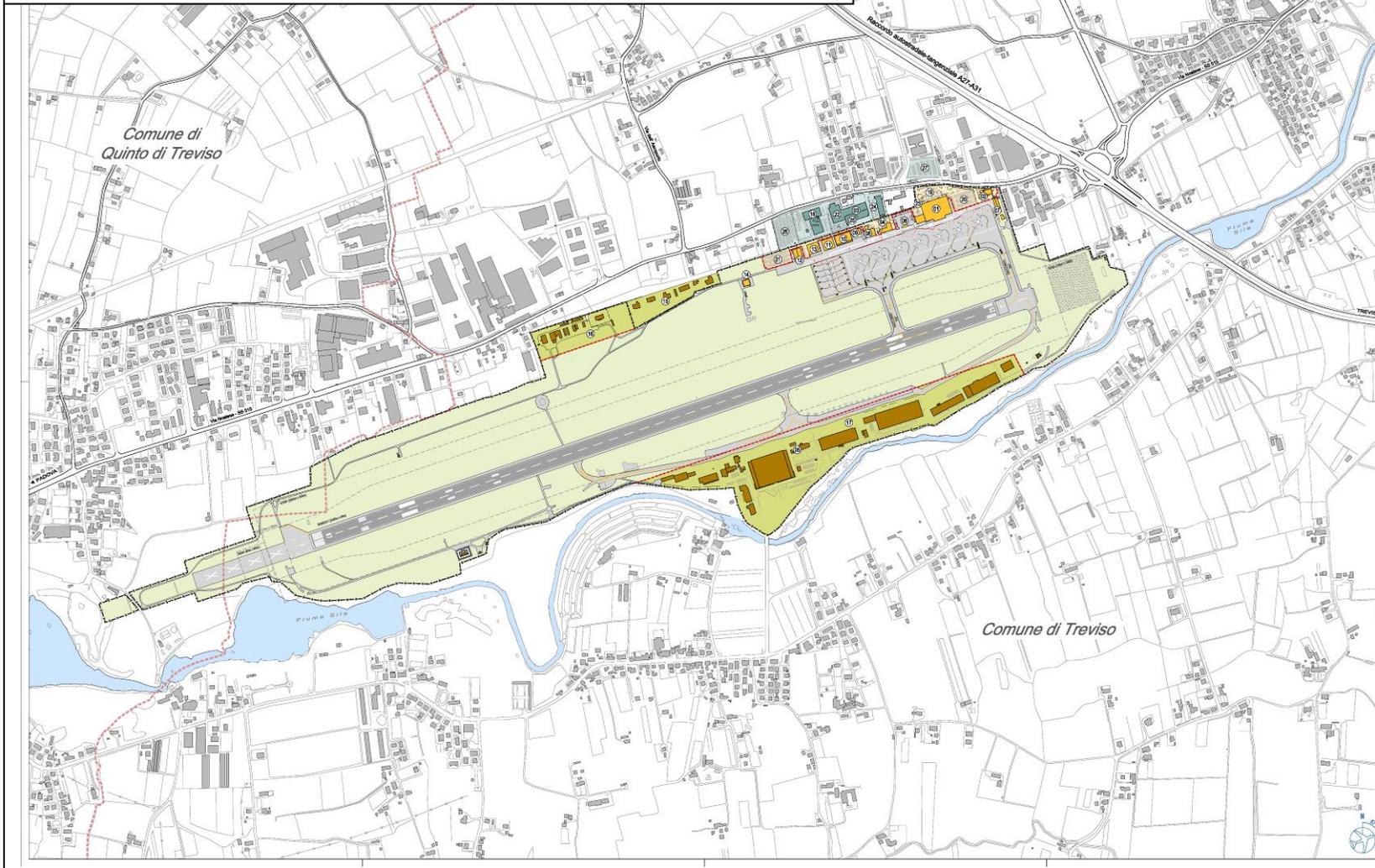
Anche in questo documento, non vi è alcuna riferimento ai lavori eseguiti all'Aeroporto di Treviso, **come se la totale DEMOLIZIONE e il totale RIFACIMENTO di tutte le infrastrutture di volo, quali la pista e i raccordi con il piazzale dell'aeroporto e tutti il sistema luminoso, fosse un insignificante dettaglio**, di cui non vale la pena evidenziare, che tutto questo è stato eseguito senza la **Valutazione di Impatto Ambientale.**

Rappresentare come "STATO ATTUALE" un Aeroporto difforme dalla realtà è solo un errore o... è un falso in atto pubblico?

La "Tav 03 - PLANIMETRIA GENERALE - STATO DI FATTO" dello Studio di Impatto Ambientale, dovrebbe rappresentare come sarebbe la situazione dello "STATO ATTUALE" dell'Aeroporto di Treviso.

In realtà questa planimetria rappresenta lo STATO ATTUALE di **come era l'Aeroporto di Treviso** prima dei lavori eseguiti tra il Giugno e il Dicembre del 2011; lavori che hanno comportato la totale DEMOLIZIONE e il totale RIFACIMENTO di tutte le infrastrutture di volo: Pista, Raccordi e AVL.

Titolo: PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO



LEGENDA	DESCRIZIONE
— FILME SILE	EDIFICI LANDSIDE
— CONFINI COMUNALI	① TERMINAL PASSEGGERI
— SEDIME AEROPORTUALE ESISTENTE	② PRESIDIO V.V.F.
— LIMITE ARSISDE	③ EX UFFICIO AERIE - DOGANA
— VARCO DOSSANALE	EDIFICI ARSISDE
— DESTINAZIONI PREVALENTI	④ TORRE DI CONTROLLO
— VERDE INTERPRISTA	⑤ DISPOSITO CARBURANTE
— EDIFICI E AREE DEMANIALI MILITARI	⑥ RICOVERI MEZZI DI RAMPA VV FF
— EDIFICI ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE	⑦ CAPANONE RICOVERO MEZZI DI RAMPA
— AREA LANDSIDE	⑧ CABINA ELETTRICA MILITARE CIVILE MAGAZZINO
— PARCHEGGIO A RASO	⑨ HANGAR DI LONGHI
— AREE EDIFICI FUORI DAL SEDIME DELL'AEROPORTO	⑩ HANGAR BENETTON
— EDIFICI ED AREE A SERVIZIO DELL'AEROPORTO	⑪ HANGAR LANDITICA
	⑫ HANGAR REPLAY DIESEL
	⑬ AEROCUB
	⑭ CABINA ELETTRICA
	⑮ RESIDENZE MILITARI
	⑯ AREA IN CONSEGNA ALL'ARMIA DEI CARABINIERI
	⑰ AREA MILITARE
	AREE DI SOSTA
	⑱ P1 - PARCHEGGIO SOSTA BREVE - SCOPERTO 80 P.A.
	⑲ P1 - PARCHEGGIO SOSTA LUNGA - SCOPERTO 104 P.A.
	⑲ P1 - PARCHEGGIO SOSTA LUNGA - SCOPERTO 150 P.A.
	⑲ PARCHEGGIO DIPENDENTI AERIE
	EDIFICI ED AREE FUORI DAL SEDIME AEROPORTUALE
	⑳ SEDE D.H.L.
	㉑ P1 - PARCHEGGIO CAR RENTAL - 250 P.A.
	㉒ P1 - 80 P.A. COPERTI E 80 P.A. SCOPERTI
	㉒ P1 - PARCHEGGIO PRIVATO - 80 P.A. COPERTI E 130 P.A. SCOPERTI
	㉒ P1 - PARCHEGGIO PRIVATO - 100 P.A. SCOPERTI (TERRAZZA)
	㉒ P1 - PARCHEGGIO PRIVATO - SCOPERTO 310 P.A.
	㉒ P1 - PARCHEGGIO COMUNALE - SCOPERTO 214 P.A.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Prodotto:
MASTERPLAN AEROPORTO DI TREVISO "ANTONIO CANOVA"

Coordinato:
Concessionaria del Ministero dei Trasporti
Via Venezia 105 - 31100 TREVISO
Amministrazione Integrata Ing. Paolo Orsini
Pianificatore Programmazione Ing. Paolo Orsini
Pianificatore Progettazione Civile, Paolo Orsini
Pianificatore Progettazione Ambientale, Paolo Orsini
Autore Manager Clienti Paolo Orsini

Progettato:
Arch. Giulio De Cadi - Centro Accademico di Venezia - I.T.D.
Arch. Paolo Orsini
Arch. Paolo Orsini
Arch. Paolo Orsini
Arch. Paolo Orsini

ENWORKS

Titolo:
PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO

REV.	DATA	PER	OGGETTO	Scala
01	10/01/2011	ENAC	Progetto generale, s.t.	1:5.000
02				
03				
04				
05				
06				
07				
08				
09				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				

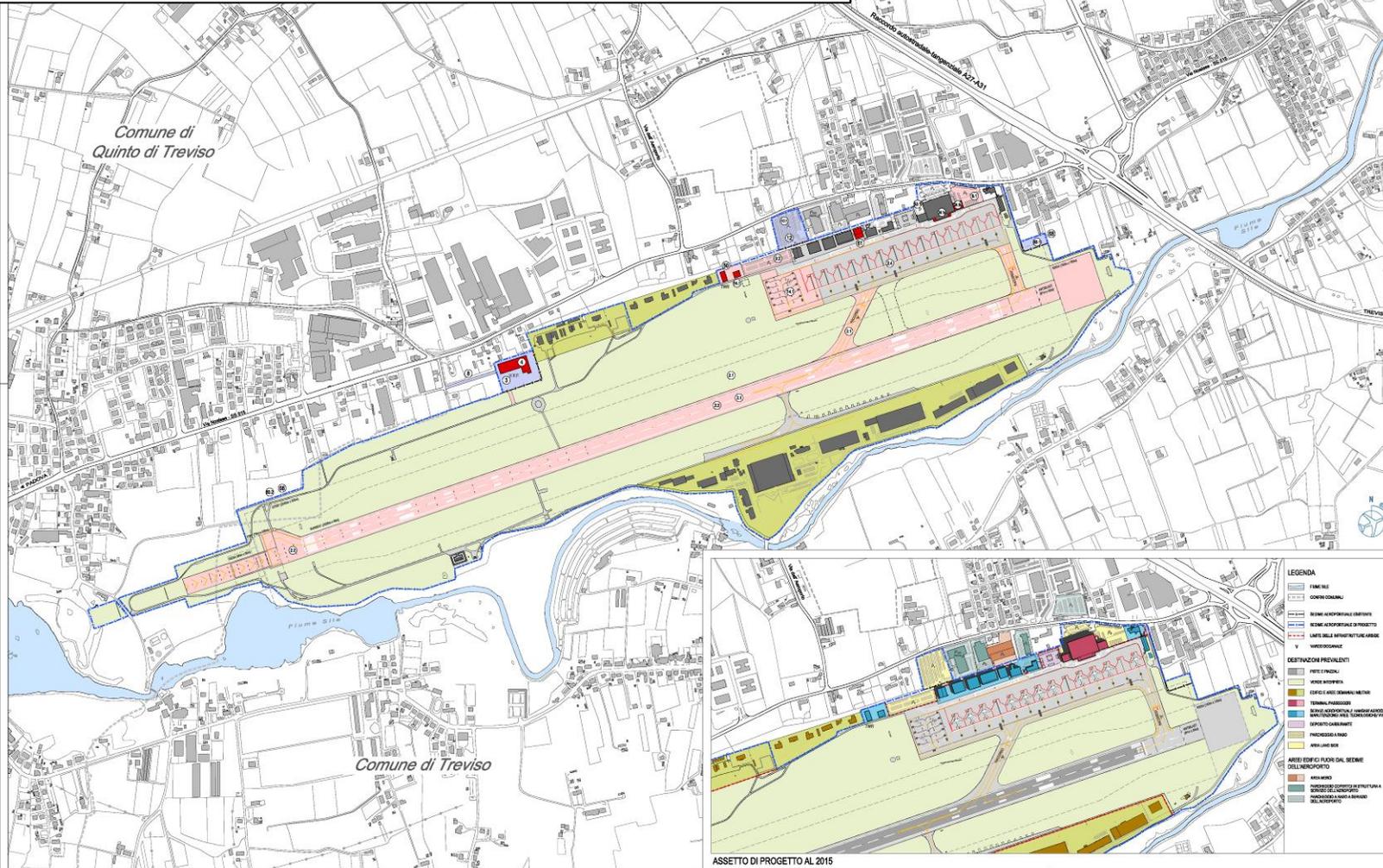
03

Rappresentare dei lavori “DA ESEGUIRE” quando questi sono GIA’ ESEGUITI è solo un errore o... è un falso in atto pubblico?

La “TAV 08 - PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI - 2010-2015 - FASE 1” dello Studio di Impatto Ambientale, dovrebbe rappresentare quali interventi sarebbero da realizzare all’Aeroporto di Treviso tra il... 2010 e il 2015.

In realtà questa planimetria rappresenta lo STATO ATTUALE di **come oggi è l’Aeroporto di Treviso** dopo i lavori eseguiti tra Giugno e Dicembre 2011; **lavori già eseguiti** che hanno comportato la totale DEMOLIZIONE e il totale RIFACIMENTO di tutte le infrastrutture di volo: Pista, Raccordi e AVL.

Titolo: PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI 2010 - 2015 - FASE I



LEGENDA

- LINEE SILE
- CONFINI COMUNALI
- SEGNALI AEROPORTUALI ESISTENTI
- SEGNALI AEROPORTUALI DI PROGETTO
- LIMITI ARBORI
- PISCE E PIAZZALI
- VERDE LAND SIDE
- VERDE INTERPISTA
- VERDE MULTIFUNZIONE
- EDIFICI ALL'INTERNO DEI SEGNALI AEROPORTUALI

TIPOLOGIA DI INTERVENTO

- EDIFICI DA DEMOLIRE
- EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE
- AREA OGGETTO DI INTERVENTO
- AREE ED IMMOBILI DA ACQUIRISCI/PROPRIORE

DESCRIZIONE INTERVENTI

- AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI - 1° FASE
- AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI - 2° FASE
- EDIFICI VARI
- RIORDINAMENTO EDIFICIO DOGANA
- NUOVA CASERMA VVF
- NUOVO HANGAR PER AVIAZIONE GENERALE
- VIABILITÀ E PARCHEGGI
- NUOVA VIABILITÀ DI ACCESSO AL PRESIDIO VVF
- RESTRUTTURAZIONE PARCHEGGIO PA PER AUTO E BUS
- AMPLIAMENTO E ESTENSIONE PARCHEGGIO PA PER AUTO
- SISTEMAZIONE PARCHEGGIO A RARO ESISTENTE - PA

INFRASTRUTTURE DI VOLO

- INTERVENTI DI RIFACIMENTO PISTA DI VOLO, RIFACIMENTO AVL E ADEGUAMENTO STRIP
- INTERVENTI SU PISTA DI VOLO, PIAZZALE AEROMOBILI ED INFANTI
- ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE RIFACIMENTO PISTA ED AVL
- RIFACIMENTO QUATTRO PIAZZALI AEROMOBILI
- AMPLIAMENTO PIAZZALE 1° FASE E NUOVA CANALE AVL
- NUOVA TORRE DI CONTROLLO
- ADEGUAMENTO RECINZIONE ESISTENTE

AREE DA ACQUIRISCI

- ACQUISIZIONE DA PRIVATO DI CANTIERE PER USO VVF
- ACQUISIZIONE AREE DI PROPRIETÀ PRIVATA PER REALIZZAZIONE PARCHEGGIO - PA
- ACQUISIZIONE AREE DI PROPRIETÀ PRIVATA PER ADEGUAMENTO RECINZIONE

ECOLOGIA

- AMPLIAMENTO DEPURATORE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ENAC ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Progetto: MASTERPLAN AEROPORTO DI TREVISO "ANTONIO CANOVA"

Comune: Concessione del Ministero dei Trasporti Via Nazario Sauro - 30100 TREVISO

Progettato: Arch. Giulio De Corti, Ordine Architetti di Venezia n. 352

Arch. Francesco Sestini, Ordine Architetti di Venezia n. 352

Arch. Roberto Sestini, Ordine Architetti di Venezia n. 352

Arch. Claudio Sestini, Ordine Architetti di Venezia n. 352

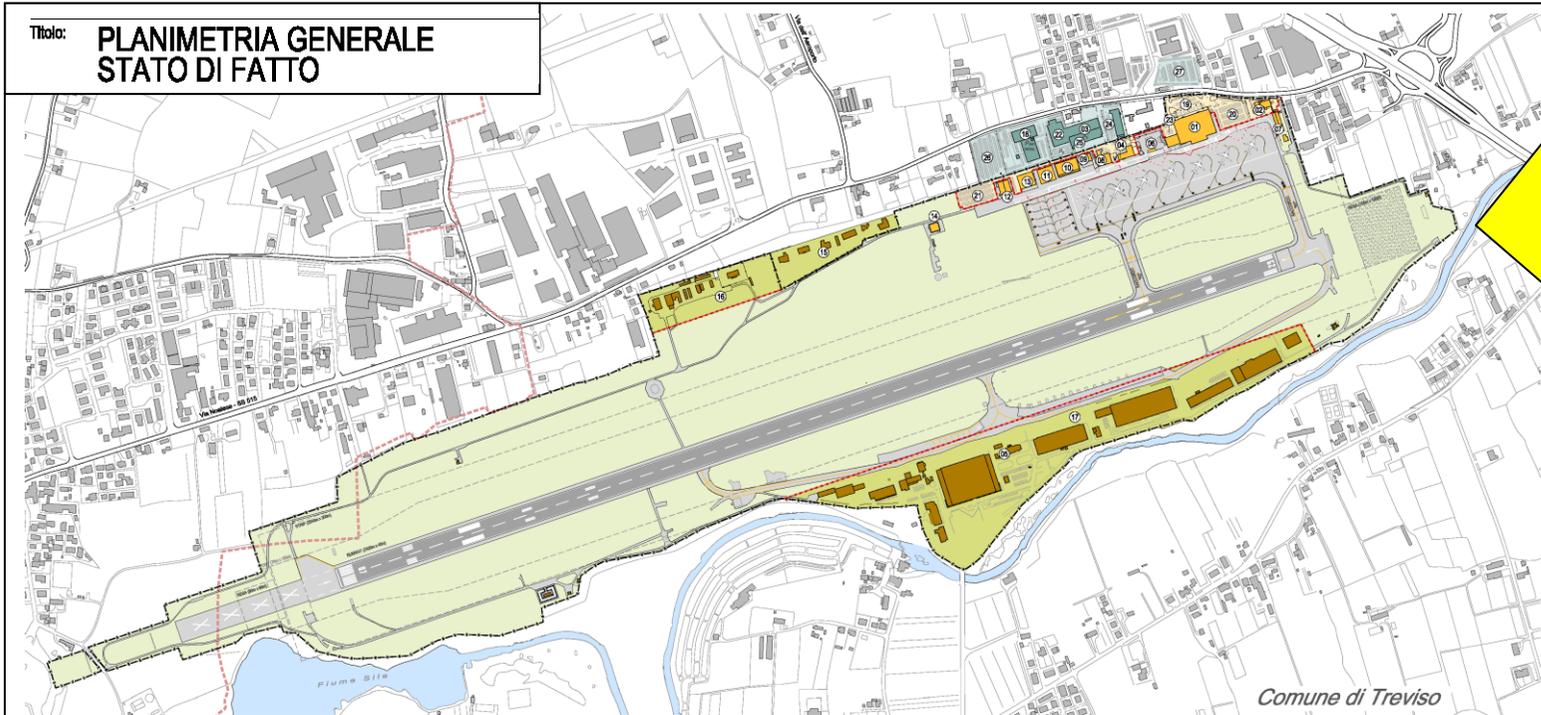
Arch. Sestini & Partners

Titolo: PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI 2010 - 2015 - FASE I

Scale: 1:5.000

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Dimensioni in"
01	14/02/2011	REV 01	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000
02	14/02/2011	REV 02	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000
03	14/02/2011	REV 03	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000
04	14/02/2011	REV 04	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000
05	14/02/2011	REV 05	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000
06	14/02/2011	REV 06	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000
07	14/02/2011	REV 07	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000
08	14/02/2011	REV 08	Planimetria Interventi - Fase I	1:5.000

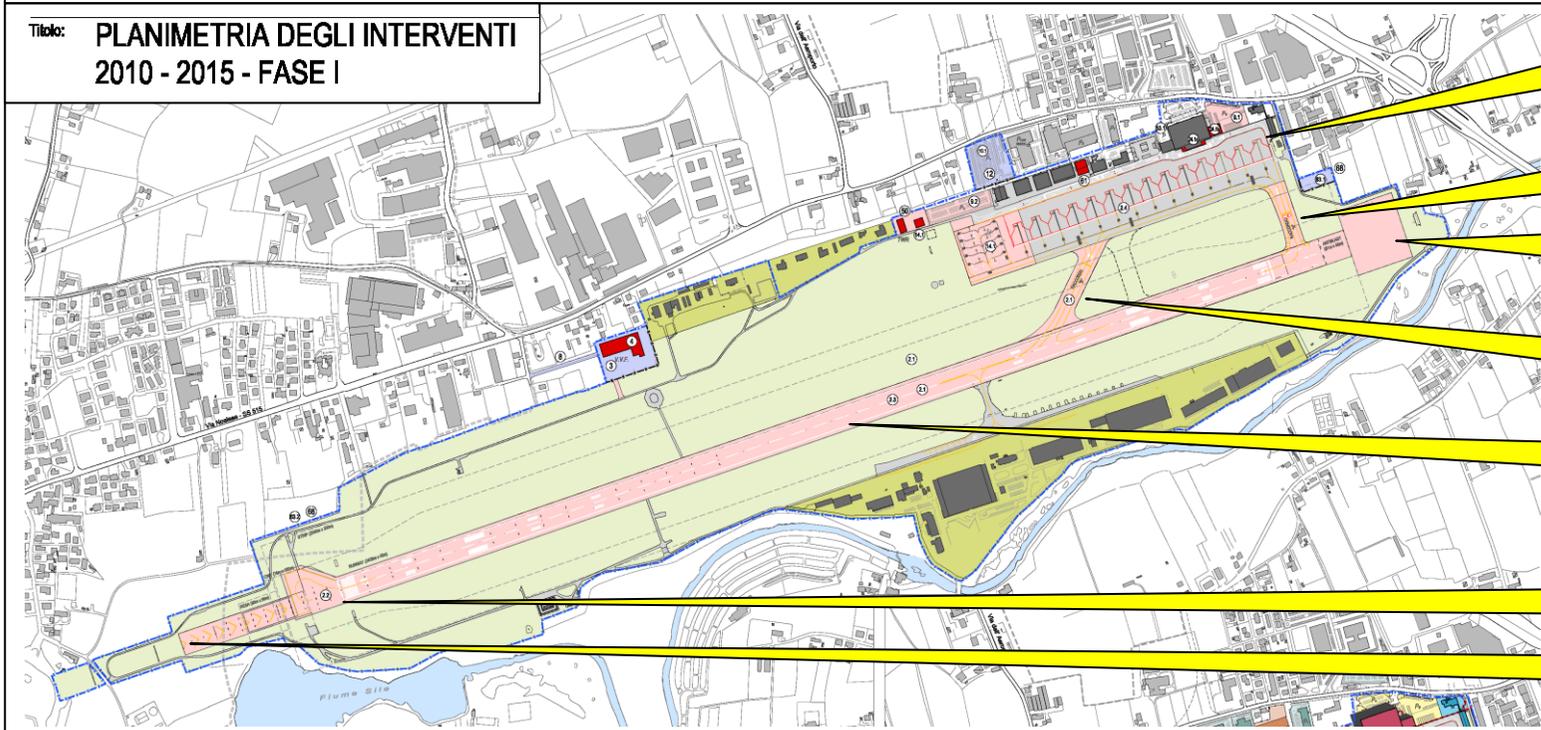
**Titolo: PLANIMETRIA GENERALE
STATO DI FATTO**



La TAV 3 non rappresenta lo STATO ATTUALE dell'Aeroporto di Treviso, considerato che tra il 2010 e il 2011 - SENZA LA V.I.A. - è stata ampliata la struttura dell'Aerostazione e la pista di volo e tutte le altre opere relative alle infrastrutture di volo sono state demolite e totalmente ricostruite.

Indicare su uno S.I.A. che viene presentato a Marzo 2012, delle opere come, ancora da realizzare, quando sono già state realizzate, è un errore o è un falso in atto pubblico, un reato penalmente perseguibile

**Titolo: PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI
2010 - 2015 - FASE I**



Aumento delle piazzole dei parcheggi degli aerei

Demolizione - rifacimento del raccordo in testa pista "25"

Demolizione - rifacimento dell'area RESA in testa pista "25"

Demolizione del raccordo esistente e nuovo raccordo 45°

Demolizione - rifacimento di tutta la pista dell'Aeroporto.

Ampliamento area per inversione direzione per gli aerei

Rifacimento "totale" dell'impianto luminoso della pista.

Demolizione e rifacimento totale della Pista dell'Aeroporto



Da Giugno a Dicembre 2011

Demolizione e rifacimento totale della Pista dell'Aeroporto



Da Giugno a Dicembre 2011

Demolizione e rifacimento totale della Pista dell'Aeroporto



Da Giugno a Dicembre 2011

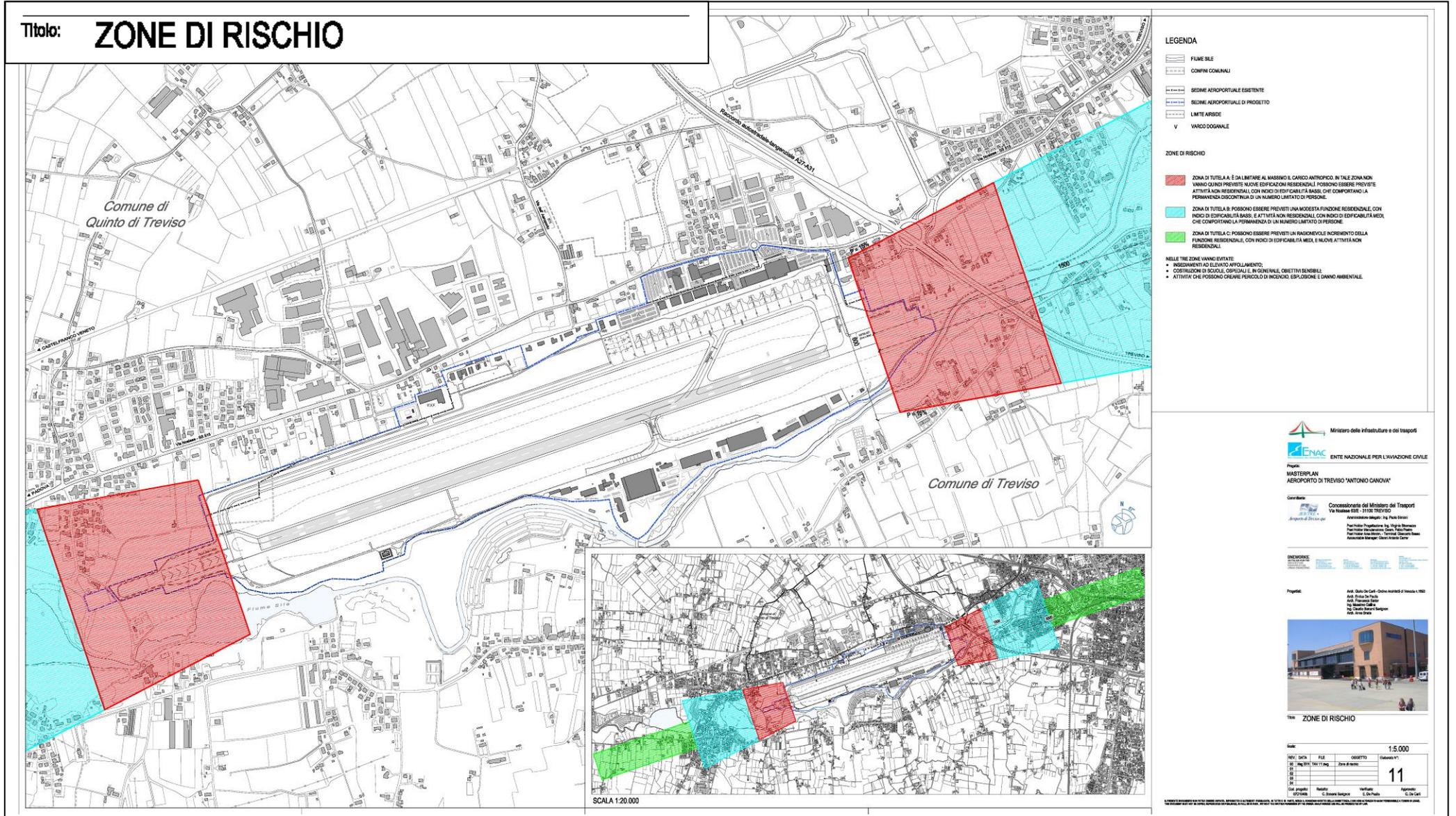
Demolizione e rifacimento totale della Pista dell'Aeroporto



Da Giugno a Dicembre 2011

DimENTICARSI di evidenziare delle ZONE di RISCHIO Aeroportuali è solo un errore materiale o... è un falso in atto pubblico?

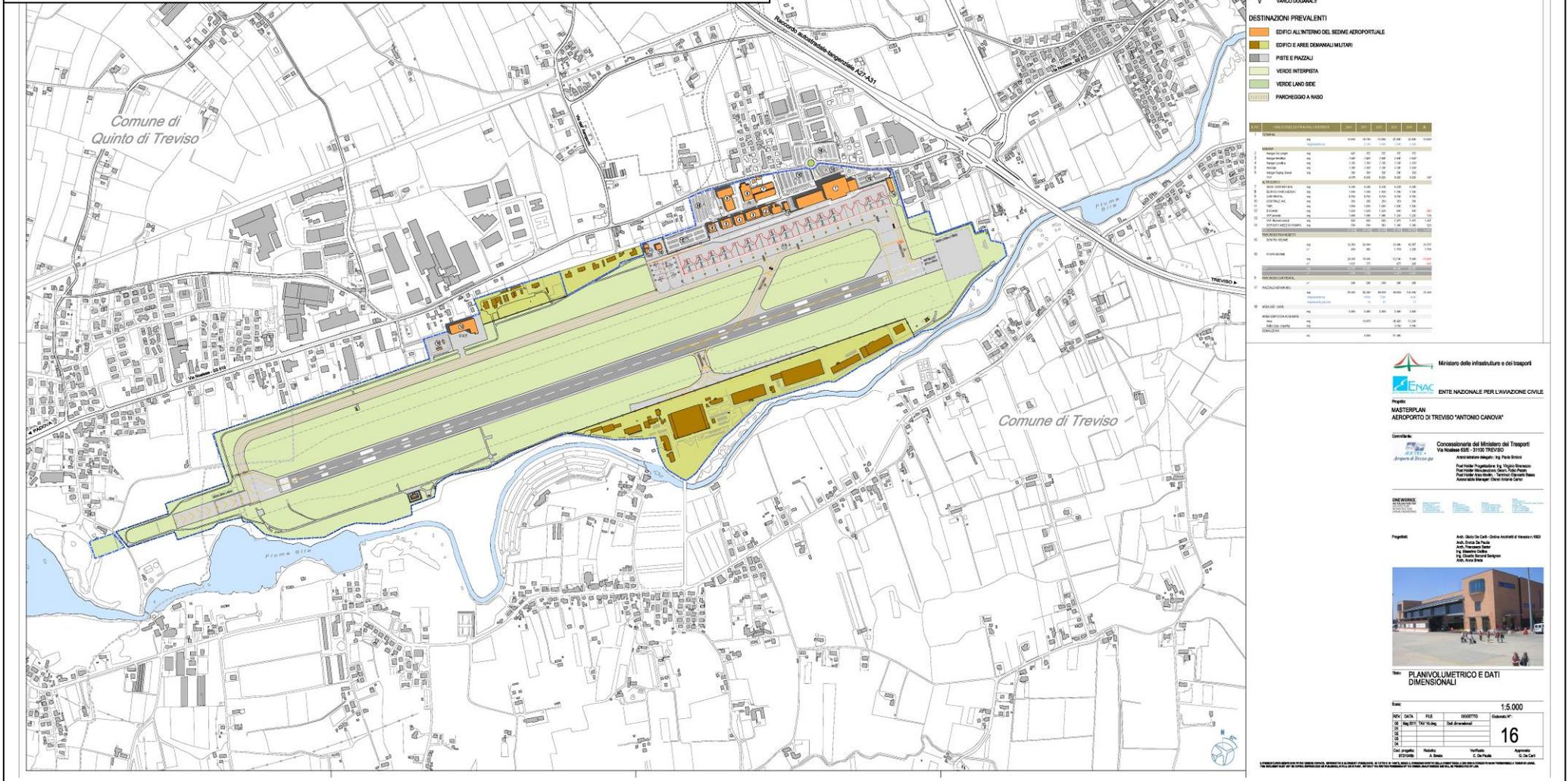
In data 28.10.2011, l'ENAC ha approvato un Emendamento al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, che ha istituito delle nuove zone di rischio che interessano un'area estesa fino ad un km a lato pista, ma nella documentazione, come presentata per lo Studio di Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso, di queste nuove Zone di Rischio Aeroportuali, nella "TAV 11 - ZONE DI RISCHIO", **non vi è alcuna evidenza che sia stata riportata sulla mappa** come sotto riprodotta.

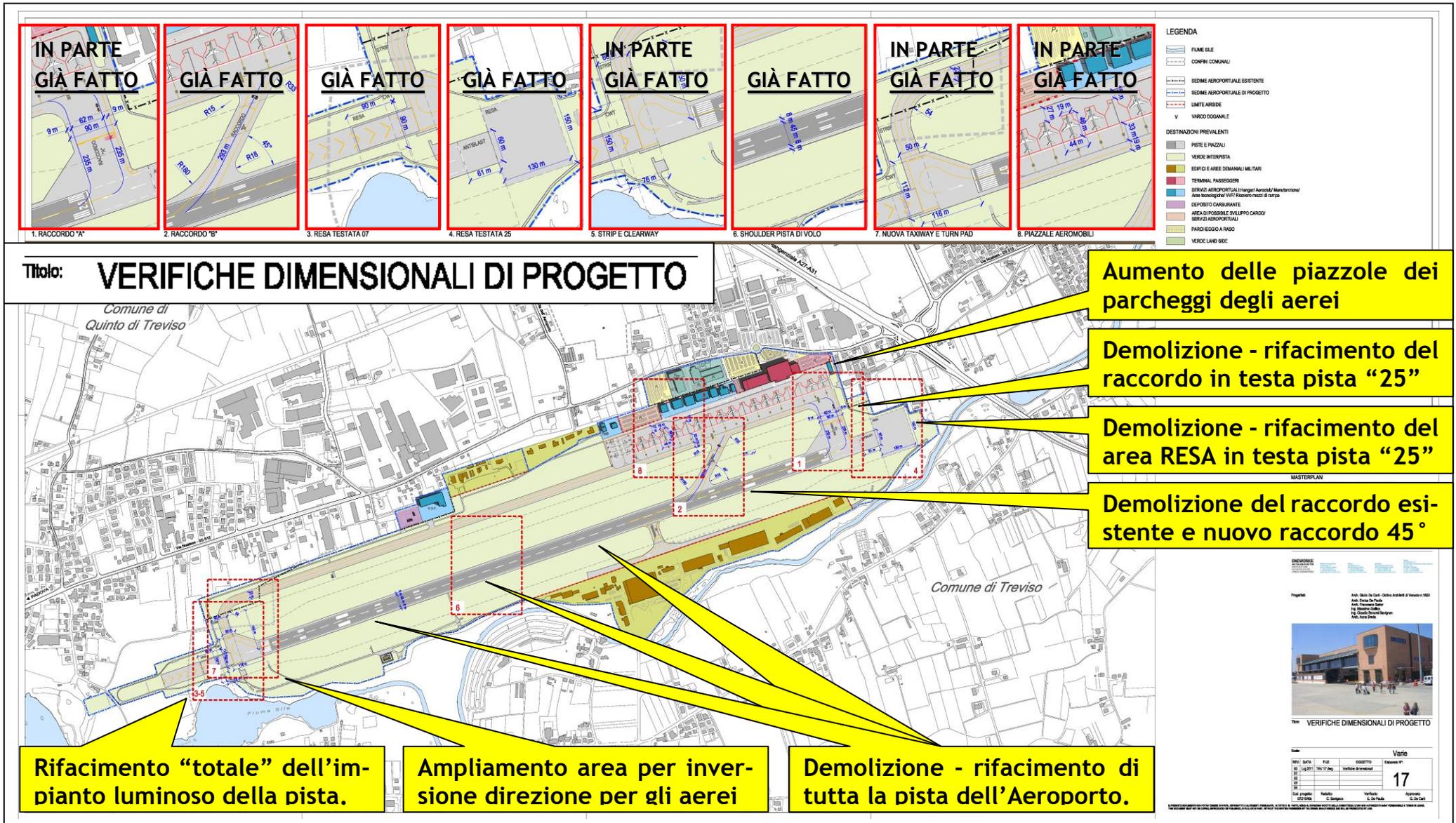


Perché un Aeroporto, mancante da anni del parere di compatibilità ambientale ... continua ad ampliarsi e a... svilupparsi?

Ampliare e potenziare un Aeroporto inserito all'interno del Parco Naturale del Fiume Sile, in un territorio fortemente atropizzato, con le infrastrutture aeroportuali che vengono realizzate a poche decine di metri dalle esistenti abitazioni, al sottoscritto appare poi non conforme a quanto scrive ENAC: **“La missione dell'Enac è diretta a prevenire, ridurre ed evitare che lo sviluppo del trasporto aereo comporti un danno per l'ambiente”** e pertanto non si comprende il perché... ENAC presenti questo progetto.

Titolo: PLANIVOLUMETRICO E DATI DIMENSIONALI





Rappresentare dei lavori DA ESEGUIRE quando questi sono GIÀ ESEGUITI è solo un errore o è un falso in atto pubblico?

La presente Osservazione alla V.I.A. viene inviata anche alla... Procura della Repubblica di Treviso al fine che, tra le segnalazioni qui evidenziate, sia accertata la sussistenza di "eventuali reati", penalmente perseguibili, che abbiano attinenza con la tutela dell'Ambiente e la Salute Pubblica.

Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova"

Studio di Impatto Ambientale

PREMESSA GENERALE

Il Master Plan dell'Aeroporto Antonio Canova di Treviso è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA - (ex Parte Seconda del Decreto legislativo n. 152/06 e ss.mm.ii.), in particolare in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Per effetto delle norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (ex art. 10 Decreto legislativo n. 152/06 e ss.mm.ii.), il Master Plan viene inoltre sottoposto congiuntamente, nell'ambito della stessa procedura di VIA, a Valutazione di incidenza (ex art. 5 del Decreto Presidente della Repubblica n. 357/1997), per cui viene prevista l'elaborazione di un documento distinto (Relazione di Valutazione di incidenza-VINCA), ma coerente nei contenuti al SIA, che contiene gli elementi di cui all'allegato G del suddetto decreto n. 357/1997, in cui vengono trattati specificamente gli effetti del Master Plan su habitat e specie presenti nei siti della Rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto.

Il SIA e la documentazione correlata (VINCA e Sintesi non tecnica) sono sviluppati tenendo in considerazione il pregresso delle procedure di VIA avviate nel passato per lo stesso aeroporto ed in particolare dei seguenti documenti ufficiali:

- istanza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare-MATTM del 14 maggio 2007 sul SIA Master Plan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (versione di dicembre 2002);

- SIA del Master Plan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazione dell'aprile 2005);

- SIA del Master Plan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazioni dell'agosto 2007).

Il Master Plan contiene inoltre nella sua programmazione alcuni interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dello scalo, attualmente in fase di realizzazione.

In queste prime pagine, sono stati evidenziati alcuni "errori", in merito ai quali andrebbe accertato se siano solo "errori" e/o siano dei "falsi in atto pubblico" (che sarebbero dei reati) ad arte operati e predisposti al fine di rappresentare in modo "artefatto" la situazione attuale dell'Aeroporto di Treviso, come una "FALSA opzione ZERO".

Nel seguito si esaminano altri documenti del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova", lo Studio di Impatto Ambientale a partire dalla PREMESSA GENERALE.

Pagina 1

Non è il Masterplan deve essere sottoposto alla procedura di VIA, ma è l'Aeroporto di Treviso che doveva essere sottoposto a VIA, almeno a partire dal 14 Marzo 1999... data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE.

La Valutazione d'Incidenza Ambientale "V.inc.A." e ovviamente d'obbligo visto che l'Aeroporto di Treviso è ubicato all'interno del Parco Naturale del Fiume Sile e pertanto la "V.Inc.A.", deve individuare e valutare gli effetti diretti ed indiretti del progetto sui siti NATURA 2000 in relazione agli obiettivi di conservazione del sito stesso, che potrebbero avere effetti negativi conseguente alle attività aeroportuali.

Da ricordare che almeno dal 14.3.1999, l'Aeroporto di Treviso **ha operato e si è sviluppato nonostante questa infrastruttura fosse mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale**.

La procedura di VIA avviata nel 2002 era conseguente ad una precisa richiesta come questa era stata formulata dal Ministero dell'Ambiente al quale l'Aeroporto di Treviso avrebbe dovuto adeguarsi.

Quanto presentato al Ministero dell'Ambiente nel 2005 erano integrazioni allo SIA del 2002, perché richieste dal Ministero dell'Ambiente, dopo che la documentazione presentata era stata ritenuta insufficiente.

La procedura di VIA iniziata nel 2002 si concludeva nel 2007 con l'espressione di un **PARERE NEGATIVO** all'incremento fruitivo dell'Aeroporto di Treviso e che **non avrebbe dovuto superare i 16.000 movimenti annui**.

Nelle more di un procedimento VIA, non possono essere realizzate opere e/o interventi e/o autorizzati degli incrementi capacitivi di traffico.

In tal senso il SIA e la VINCA del Master Plan riferisce tali interventi allo stato "zero" dell'aeroporto di Treviso. Ciò anche in considerazione del fatto che questi sono già stati oggetto di procedura di VIA nazionale (ed integrata VINCA) con una Verifica di assoggettabilità ex art. 20 D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., conclusasi con l'esclusione dalla procedura di VIA con prescrizioni (Decreto del Dirigente della Direzione Tutela Ambiente n. 43 del 27 maggio 2011, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto n. 82 del 04.11.2011).

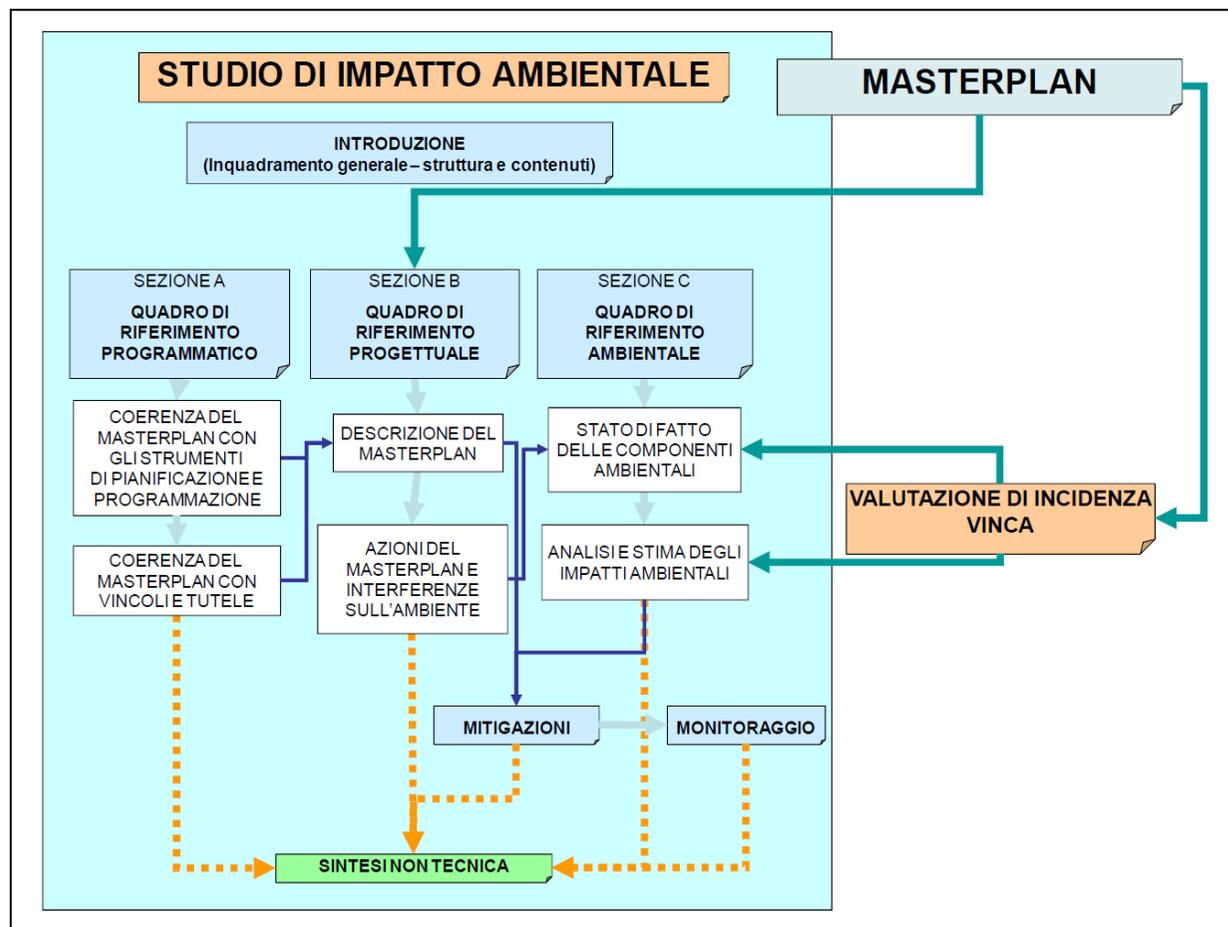
Lo Studio di Impatto Ambientale si articola nei tre quadri di riferimento previsti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27.12.1988:

- Quadro di riferimento programmatico;
- Quadro di riferimento progettuale;
- Quadro di riferimento ambientale.

E' evidente che questa frase, come qui riportata, è una interpretazione creativa della normativa sulla V.I.A. soprattutto perché l'opzione "ZERO" è da riferirsi al 14.03.1999, alla situazione infrastrutturale e al numero dei movimenti aerei che erano presenti all'Aeroporto di Treviso, quando nel 1999 è arrivata la lettera del Ministero dell'Ambiente che chiedeva la richiesta di Compatibilità Ambientale, mai ottenuta negli anni seguenti.

Voler tentare e/o voler far credere che l'opzione ZERO sia da applicarsi allo stato attuale dell'Aeroporto di Treviso, è una violazione della VIA.

Da evidenziare che l'Aeroporto di Treviso, nel 2011, sarebbe stato escluso dalla procedura di V.I.A., con una tipica operazione di ELUSIONE alla V.I.A., cioè estrapolando da questo Masterplan le opere infrastrutturali poi realizzate tra il Giugno e Dicembre 2011, dopo una procedura di *screening*, e che sarebbero state autorizzate dal Ministero dell'Ambiente, a condizione che... non vi sia incremento dei numeri dei voli autorizzati.



La struttura è sintetizzata in Figura 1-1.

Il **Quadro di riferimento programmatico** riporta l'analisi delle relazioni esistenti tra il Master Plan e i diversi strumenti pianificatori. In tale contesto si pongono in evidenza sia i rapporti di coerenza del Master Plan con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti suddetti, sia le eventuali interferenze o disarmonie.

Il **Quadro di riferimento progettuale** descrive i principali elementi costitutivi del Master Plan. Tali elementi fanno riferimento principalmente al processo di ottimizzazione progettuale, ovvero ai condizionamenti e vincoli al piano, alle alternative considerate, ai motivi delle scelte fatte, alla natura dei servizi offerti ed al grado di copertura della domanda. Lo spirito che guida la descrizione è quello di individuare le caratteristiche fondamentali del Master Plan e di evidenziare gli elementi e/o le azioni potenzialmente interferenti con l'ambiente e le mitigazioni adottate.

Il **Quadro di riferimento ambientale**, caratterizza le varie componenti con cui il Master Plan interferisce attraverso l'utilizzo di dati scelti in modo mirato alla configurazione del relativo quadro conoscitivo e analizza e valuta gli impatti per ciascuna componente definendo, ove necessario gli specifici interventi mitigativi e i monitoraggi nel tempo degli impatti e delle possibili ulteriori mitigazioni da attuare. Le analisi vengono riferite ad un ambito di influenza potenziale (Area vasta) entro cui possano manifestarsi effetti ambientali significativi a seguito degli scenari di sviluppo del Master Plan.

Aeroporto di Treviso “Antonio Canova” Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 – 2030)

Studio di Impatto Ambientale

Sezione A

Quadro di riferimento programmatico

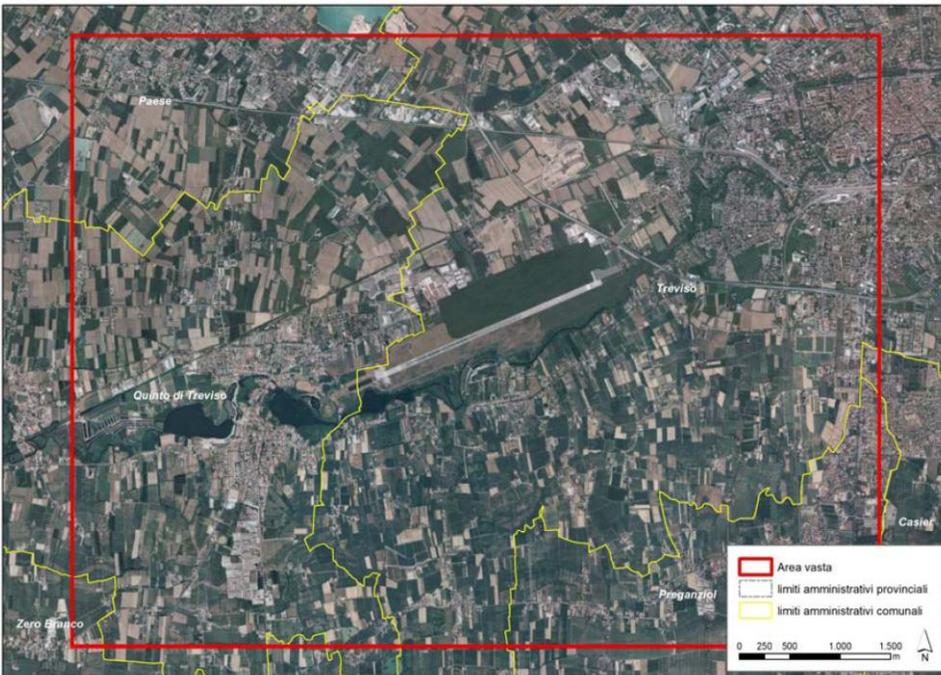


Figura A1-1 Area vasta di interesse del quadro proarammatico.

Il PSA dovrà tenere in considerazione le indicazioni dei Piani di Classificazione acustica dei Comuni di Quinto e di Treviso, sebbene si evidenzia che quest'ultimo non abbia allo stato attuale ancora recepito la zonizzazione aeroportuale approvata da ENAC con ordinanza n.16 del 2003.

Riguardo ai Piani di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera di entrambi i comuni, non sono valutabili possibili interferenze in quanto gli stessi Piani non prendono in considerazione, allo stato attuale, il sistema aeroportuale.

Alla pagina 7, del “Quadro di Riferimento Programmatico”, viene scritto questo: “*Nell’ambito del presente Studio di Impatto Ambientale (SIA), il Quadro di riferimento programmatico analizza gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale che hanno attinenza con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (nel seguito denominato PSA o Master Plan) dell’aeroporto “A. Canova” di Treviso, individuandone gli aspetti rilevanti e verificando la coerenza delle previsioni del PSA rispetto a tali strumenti.*”

Da evidenziare che a pagina 9 viene scritto questo: “*l’obiettivo che si è inteso perseguire con il PSA è in primis verificare quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda potenziale di futuri flussi di traffico, considerando la ristrettezza degli spazi disponibili, e successivamente valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio, individuandone criteri e scelte progettuali.*”

Sempre a pagina 9, viene scritto anche questo: “*Il documento relativo al PSA è stato redatto sulla base dei contenuti dei documenti allegati all’Istanza per l’ottenimento della Gestione totale quarantennale presentata ad ENAC nel 2007, integrata ed aggiornata nel 2009*”.

Ancora a pagina 9, viene scritto anche questo: “*Inoltre il Master Plan stima sempre attraverso proiezioni ventennali l’incremento previsto di traffico aereo sullo scalo trevigiano, sia in termini di numero passeggeri, sia di numero voli.*”

Alla pagina 10 si legge questo: “*stabiliscono la competenza dell’ENAC a regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d’investimento aeroportuali*”.

Alla pagina 22 si legge questo: “*Da evidenziare che il Piano afferma che tra gli aeroporti veneti quello di Treviso è caratterizzato dal tasso di sviluppo più elevato. Infatti, il traffico che interessa questa struttura presenta un incremento dal 1995 al 2000 pari al 352%.*”

Alla pagina 36, al capitolo “Strumenti di pianificazione e di programmazione comunale” oltre ad evidenziare i due paragrafi a fianco riprodotti si evidenzia: “*Si evidenzia, per cui il PSA dovrà tenere conto, che il sedime aeroportuale è parzialmente interessato da fasce di rispetto dei corsi d’acqua, di corsi d’acqua di origine risorgiva e di fasce di tutela del fiume Sile. In merito sono indicati alcuni vincoli e prescrizioni.*”

Nel documento relativo al “Quadro di Riferimento Programmatico”, oltre ad esservi pochissime informazioni relative alla Valutazione di Impatto Ambientale, non vi è alcun cenno relativo alla Valutazione Ambientale Strategica, come se queste normative fossero ininfluenti.

A7 Conclusioni

In seguito viene sintetizzata la coerenza (alta, media, bassa) riscontrata fra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e i documenti programmatori, territoriali e settoriali.

In particolare la coerenza è definita:

- **Alta:** se gli obiettivi del PSA sono conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti urbanistici e dei documenti programmatori e settoriali. In particolare, il PSA risulta conforme alle norme generali per la conservazione dell'ambiente e la tutela del territorio e risponde alle previsioni di sviluppo del sistema aeroportuale veneto e all'incremento del traffico aereo come delineato dalla documentazione di settore;
- **Media:** se gli obiettivi del PSA sono in generale conformi alle direttive degli strumenti urbanistici e dei documenti programmatori e settoriali. In particolare, il PSA risulta conforme alle previsioni di sviluppo del sistema aeroportuale veneto e alle previsioni di incremento del traffico aereo, ma deve tenere conto delle indicazioni relative alle norme per la conservazione dell'ambiente e la tutela del territorio;
- **Bassa:** se gli obiettivi del PSA interferiscono sia con le direttive degli strumenti urbanistici che con le prescrizioni dei documenti programmatori e settoriali esaminati;
- **Non valutabile:** se lo strumento urbanistico o settoriale non prende in considerazione gli interventi previsti dal PSA.

Piani e documenti settoriali	Coerenza
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Alta
Piano per la logistica	Alta
Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	Alta
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	Alta
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	Alta
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	Alta
Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)	Alta
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso	Alta
Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (2003-2008)	Alta
Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso	Media
Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Treviso	Non valutabile
Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso	Media
Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso	Media
Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso	Alta
Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Quinto di Treviso	Non valutabile
Vincoli ambientali e paesaggistici	Alta

Sulla base di quanto appena esposto, il PSA dell'aeroporto di Treviso non prefigura particolari incoerenze con l'assetto territoriale in quanto:

- è coerente a livello nazionale con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e con il Piano per la logistica;
- è coerente a livello regionale con il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera; Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, Piano Faunistico Venatorio Regionale;
- è coerente con la pianificazione provinciale in relazione al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- è mediamente coerente con il Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso, in quanto gli interventi previsti dal PSA dovranno valutare alcune criticità di natura ambientale identificate nel piano stesso;
- è coerente con il Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e con il documento preliminare al Piano di Assetto Territoriale emesso dallo stesso Comune;
- è mediamente coerente con i Piani di classificazione acustica dei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso in quanto si prefigurano delle possibili interferenze con i suddetti Piani; per quanto riguarda specificatamente il Comune di Treviso peraltro non risulta allo stato attuale ancora recepita la zonizzazione aeroportuale approvata da Enac con ordinanza n. 16 del 2003;
- non sono possibili valutazioni con i Piani di Azione Comunale per il risanamento dell'Atmosfera dei suddetti comuni in quanto gli stessi Piani non prendono in considerazione, allo stato attuale, il sistema aeroportuale;
- è coerente con le aree vincolate ai sensi del Decreto Legislativo n. 42/2004 "Codice Urbani".

Come per tutte le infrastrutture aeroportuali presenti in Italia, il sottoscritto sostiene che tutto quanto approvato da ENAC e che abbia da riguardare dei "PIANI" e/o "PROGRAMMI" dovrebbe essere sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e **NON essere sottoposto alla V.I.A. (Valutazione d'Impatto Ambientale) e come esempio si evidenzia la V.I.A. dell'Aeroporto di Torino e di Bologna.**



AEROPORTO INTERNAZIONALE
DI
TORINO - CASELLE

REVISIONE DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

MASTER PLAN 2009-2015

Studio Preliminare Ambientale

Art. 20, D.Lgs. 152/06

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) viene introdotta a livello comunitario dalla Direttiva Europea 2001/42/CE che riguarda "la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale". La Valutazione Ambientale Strategica opera, infatti, sul piano programmatico con l'obiettivo di perseguire la sostenibilità ambientale delle scelte contenute negli atti di pianificazione ed indirizzo che guidano la trasformazione del territorio. In particolare la valutazione di tipo strategico si propone di verificare che gli obiettivi individuati nei piani siano coerenti con quelli propri dello sviluppo sostenibile, e che le azioni previste nella struttura degli stessi siano idonee al loro raggiungimento.

http://www.minambiente.it/home_it/menu.html?mp=/menu/menu_ministero/&m=Comitati_e_Commissioni.html|Commissione_Valutazione_Impatto_Ambientale.html



AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI di BOLOGNA S.p.A.

MASTERPLAN AEROPORTUALE 2009 - 2023

Studio di impatto ambientale

Se il Quadro di Riferimento Programmatico, dell'Aeroporto di Treviso si conclude come riportato nella pagina precedente, bisogna evidenziare che lo S.I.A. della V.I.A. dell'Aeroporto di Torino presentato nel 2011, a pagina 2, della Relazione Tecnica così riporta:

Dal punto di vista procedurale si è escluso di assoggettare la presente revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica privilegiando la continuità con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale seguita relativamente al Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan 2002 - 2010, in quanto l'attuale progetto di revisione è strettamente collegato al Piano di Sviluppo già approvato e dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale, prevedendo essenzialmente la rimodulazione temporale di alcuni interventi e lo stralcio di altri.

La progettazione del nuovo Piano di sviluppo Aeroportuale, che si affronterà presumibilmente a partire dall'anno 2013, dovrà programmare gli interventi da realizzarsi a partire dal 2015 e fino all'orizzonte del 2025 come minimo: in tale ottica, sarà valutato anche in sede regionale l'eventuale necessità di sottoporre il nuovo strumento di pianificazione alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica.

In merito al fatto che la V.I.A. non sia da applicare ai "Masterplan" dei Piani di Sviluppo Aeroportuali (ma sia da applicare la V.A.S.), si segnala quanto riportato alla pagina 8 della "Sintesi non tecnica" per Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Bologna in cui si legge:

Per quanto riguarda le scelte progettuali vere e proprie, il Masterplan non contempla alcun dettaglio, se non in riferimento alle consistenze edilizie (volumetrie e superfici coperte) e alla destinazione d'uso degli edifici. Le sole informazioni contenute nel Masterplan, quindi, non consentono in molti casi di svolgere adeguate valutazioni di impatto ambientale.

Per tale ragione, gli studi ambientali condotti si configurano come sede per individuare, con carattere integrativo e compensativo, determinate scelte progettuali di dettaglio che si intenderanno adottare in fase di definizione dei progetti di realizzazione delle nuove infrastrutture, nell'ottica di ottimizzare gli impatti conseguenti la realizzazione degli interventi.

Ciò vale in particolar modo, come illustrato in sede di Quadro di riferimento ambientale, per determinati aspetti ambientali strettamente connessi con le soluzioni progettuali adottate, come ad esempio l'impatto sull'ambiente idrico, o le emissioni climalteranti.

Il ministero chiede integrazioni per il progetto di espansione dell'aeroporto

Tutti gli scali prevedono di espandersi, ma vanno affrontate questioni che tengano conto delle singole opere e della situazione complessiva



Occorre un ulteriore materiale per il Master Plan di Malpensa, il progetto che disegna l'espansione dello scalo aeroportuale, compresa la terza pista e il polo logistico: la Commissione Nazionale di Valutazione d'Impatto Ambientale ha infatti richiesto un approfondimento complessivo. La Commissione con sede a Roma ritiene infatti «**necessario che sia fornito dalle Società proponenti un quadro programmatico coerente che espliciti il raccordo tra le opere prospettate e il quadro nazionale**»: non è solo [Malpensa ad aver presentato progetti di espansione](#), ma ci sono anche altri scali, tra cui (oltre a Cagliari) anche Torino

Caselle e Bologna Borgo Panigale. Che è come dire che si prospetta una crescita del sistema aeroportuale, che **ognuno prevede una crescita (a Malpensa fino a 32 milioni di passeggeri), ma non si danno indicazioni sufficienti sul quadro complessivo**, che fa i conti anche con il fatto che la zona della pianura padana è servita da una decina di aeroporti (con livelli di traffico molto diversi). In generale la criticità rilevata dalla Commissione è relativa alla documentazione tecnica presentata, che - per procedere alla valutazione d'impatto ambientale - deve rispondere ai «contenuti minimi» indicati dalla normativa specifica.

Altro aspetto rilevato dalla commissione è il fatto che **le opere previste sono molteplici e previste su un arco temporale** di anni e che per questo debbano essere **sottoposte a Valutazione d'Impatto Ambientale singolarmente**. Ad esempio a Malpensa [le opere previste comprendono la terza pista e il polo logistico](#) (con allargamento del sedime recintato dell'aeroporto), ma anche nuovi terminal, il prolungamento della ferrovia verso il T2, l'adeguamento delle strutture tecniche di pista. Il tutto è comunque da inserire in una valutazione ampia dell'intero sistema: **la commissione non ferma del tutto l'iter di VIA del Master Plan**, anche se la richiesta di un quadro ampio sembra dar ragione, indirettamente, a chi - ambientalisti, sindaci, alcuni analisti - [ha sostenuto la necessità di una Valutazione Ambientale Strategica](#), che prenda in considerazione non solo le singole opere ma anche l'equilibrio complessivo (la richiesta era [comune a molte delle voci del territorio che hanno presentato osservazioni](#)).

Di necessità di una VAS parla invece esplicitamente il **senatore del Pd Roberto Della Seta**, capogruppo in commissione ambiente, che ha dato per primo la notizia: «La Commissione ministeriale che valuta la compatibilità ambientale dei grandi progetti infrastrutturali ha comunicato alla Sea che il progetto di ampliamento dell'aeroporto milanese è 'irricevibile', perché contiene indicazioni che vanno al di là di una singola opera e attengono piuttosto a una trasformazione territoriale complessiva e perché, dunque, l'intervento va sottoposto a una Valutazione ambientale strategica che ne attesti l'utilità generale». La necessità del nuovo procedimento è ancora da verificare, ma di certo l'attuale progetto di espansione dovrà essere integrato.



http://www3.varesenews.it/gallarate_malpensa/articolo.php?id=216899

Occorre un ulteriore materiale per il Master Plan di Malpensa, il progetto che disegna l'espansione dello scalo aeroportuale, compresa la terza pista e il polo logistico: **la Commissione Nazionale di Valutazione d'Impatto Ambientale ha infatti richiesto un approfondimento complessivo**.

La Commissione con sede a Roma ritiene infatti «**necessario che sia fornito dalle Società proponenti un quadro programmatico coerente che espliciti il raccordo tra le opere prospettate e il quadro nazionale**»:

In generale la criticità rilevata dalla Commissione è relativa alla documentazione tecnica presentata, che - per procedere alla valutazione d'impatto ambientale - deve rispondere ai «contenuti minimi» indicati dalla normativa specifica.

Altro aspetto rilevato dalla commissione è il fatto che **le opere previste sono molteplici e previste su un arco temporale** di anni e che per questo debbano essere **sottoposte a Valutazione d'Impatto Ambientale singolarmente**.

Ad esempio a Malpensa [le opere previste comprendono la terza pista e il polo logistico](#) (con allargamento del sedime recintato dell'aeroporto), ma anche nuovi terminal, il prolungamento della ferrovia verso il T2, l'adeguamento delle strutture tecniche di pista.

Il tutto è comunque da inserire in una **valutazione ampia dell'intero sistema**: la commissione non ferma del tutto l'iter di VIA del Master Plan, anche se la **richiesta di un quadro ampio sembra dar ragione**, indirettamente, a chi - ambientalisti, sindaci, alcuni analisti - **ha sostenuto la necessità di una Valutazione Ambientale Strategica**, che prenda in considerazione non solo le singole opere ma anche l'equilibrio complessivo (la richiesta era [comune a molte delle voci del territorio che hanno presentato osservazioni](#)).

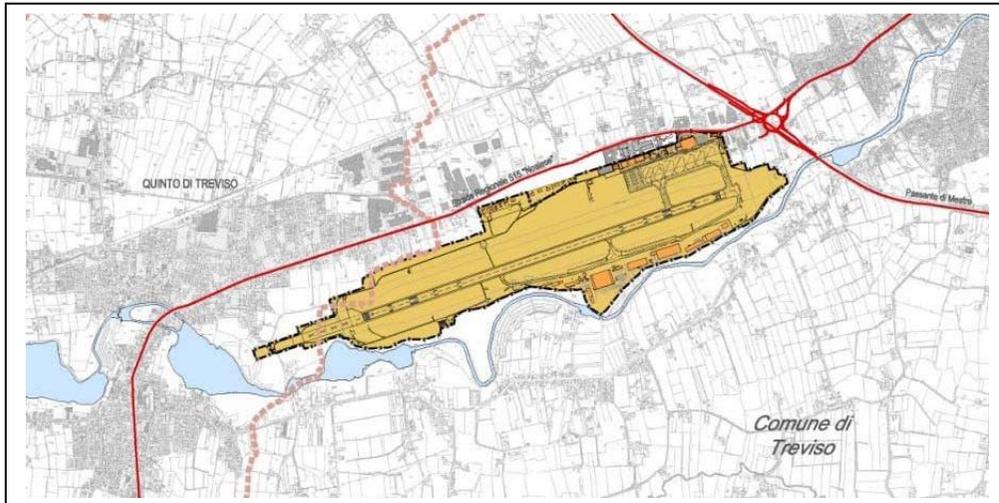
Di necessità di una VAS parla invece esplicitamente il **senatore del Pd Roberto Della Seta**, capogruppo in commissione ambiente, che ha dato per primo la notizia: «La Commissione ministeriale che valuta la compatibilità ambientale dei grandi progetti infrastrutturali ha comunicato alla Sea che il **progetto di ampliamento dell'aeroporto milanese è 'irricevibile'**, perché contiene indicazioni che vanno al di là di una singola opera e attengono piuttosto a una **trasformazione territoriale complessiva** e perché, dunque, l'intervento va sottoposto a una **Valutazione ambientale strategica** che ne attesti l'utilità generale».

**Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”
Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 – 2030)**

Studio di Impatto Ambientale

Sezione B

Quadro di riferimento progettuale



Ricordando che un “Masterplan” aeroportuale, per le implicazioni sul territorio e la realizzazione con singoli progetti dovrebbe essere sottoposto a V.A.S. e non a V.I.A. come dovrebbero essere esaminati i singoli progetti quando questi poi verrebbero effettivamente realizzati in un preciso periodo temporale riprendiamo l’esame dello SIA della VIA di Treviso.

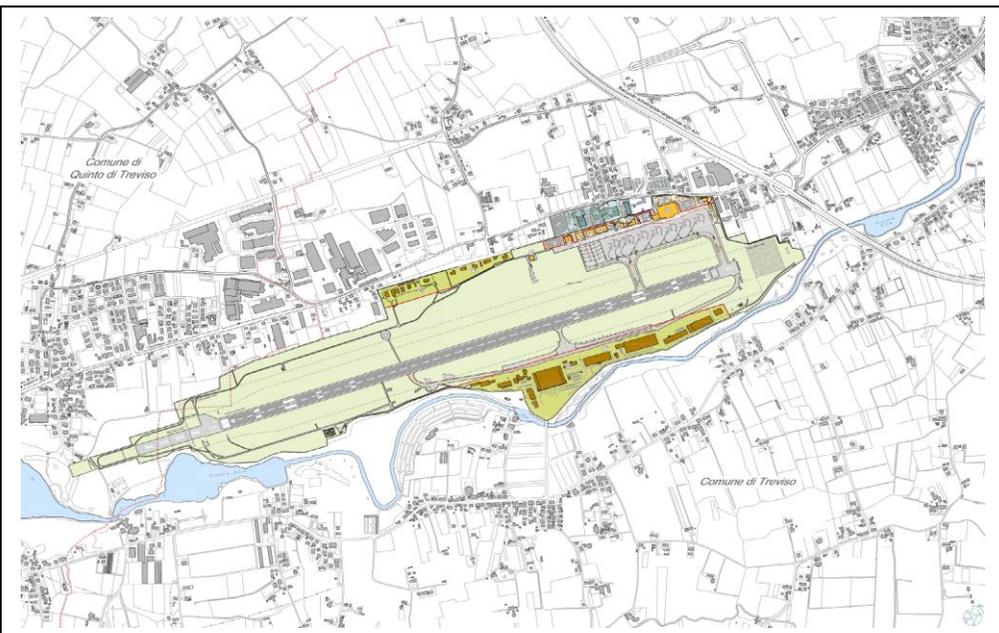
A pag.6, del Quadro di Riferimento Progettuale del capitolo “l’Aeroporto “Canova” di Treviso - Stato di fatto - Evoluzione Storica, si legge questo:

*“Fino all’inaugurazione della **nuova aerostazione nel 2007**, il terminal era costituito da un vecchio fabbricato del 1950 e da un capannone industriale aggiunto. Tale assetto doveva essere evidentemente provvisorio, e del resto **fino a qualche anno prima l’aeroporto non aveva significativi movimenti aerei**, se non quelli attinenti all’Aviazione Generale. In ragione dei **fattori di crescita del traffico commerciale**, è stata costruita di fianco alla vecchia **una nuova aerostazione**, organizzata su due livelli.”*

Alla pagina 7 viene scritto questo: *“Il sedime aeroportuale, posto tra il centro abitato di Treviso e quello di Quinto di Treviso, lungo la SR 515, si configura come una **stretta fascia di pianura** di circa 150 ettari, stretta tra la SR 515 ed il fiume Sile (Figura B2-2). Questa localizzazione pone forti limitazioni all’acquisizione di nuove aree: **il sedime aeroportuale di fatto è ostruito a sud dalla presenza del fiume Sile**, il che impedisce l’ampliamento del sedime dell’aeroporto. Anche l’accessibilità è fortemente condizionata dalla posizione: il fatto di essere raggiungibile da un solo lato dalla SR 515 “Noalese” espone l’aeroporto al rischio di isolamento in caso di congestione di quest’unica connessione viaria.”*

Alla pagina 8 poi si legge questo: *“L’aeroporto risulta inoltre inserito in un contesto insediativo residenziale e produttivo, soprattutto a nord del sedime, lungo la Noalese, e ad sud-ovest, oltre la fascia del parco del fiume Sile, dove si sviluppa il centro abitato di Quinto di Treviso. Alcuni di questi edifici sono situati a confine con il sedime aeroportuale e utilizzati per attività connesse allo scalo, come i fabbricati sedi degli spedizionieri”.*

Alla pagina 9 si legge: *“Il traffico passeggeri è cresciuto in maniera **esponenziale dal 2000 al 2010**, passando **da 276mila passeggeri a 2,1 milioni**, con un CAGR2 pari a **+22,8%** (Figura B2-3). L’andamento del traffico è fortemente legato alla presenza del vettore low cost Ryanair, che fin dal suo arrivo nel 1999 ha intensificato la propria attività, avviando progressivamente diversi collegamenti internazionali, e dal 2005 anche collegamenti nazionali.*



A pagina 14 si legge: “**L’aerostazione passeggeri, realizzata nel 2007, è un edificio di pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Est-Ovest, per una lunghezza di 85 m, una larghezza di 61 m ed una altezza di circa 19 m, dimensionata per un traffico annuo di 1.500.000 passeggeri. Il terminal si sviluppa su due livelli nella parte centrale e tre lungo i lati. Nel 2010 è stato realizzato un primo ampliamento dell’aerostazione attraverso l’accostamento al volume principale di un corpo prefabbricato provvisorio, ad ovest dell’edificio esistente, che ha portato la superficie complessiva del terminal a circa 13.000 m²”.**

Nuova Aerostazione e ampliamento... senza la V.I.A.

Alla pagina 15 si legge questo: “**La sagoma trasversale della pista è a falda unica e ciascun lato dispone di shoulder pavimentate di circa 7,5 m. La pista dispone di una runaway strip di 150 m per ciascuna parte rispetto all’asse pista e della clearway, in linea con le richieste della normativa ICAO. Le bretelle di raccordo al piazzale sono attualmente due, in pavimentazione flessibile, perpendicolari alla pista e di larghezza pari a 23 m; è stato recentemente ultimato un intervento di riqualifica di adeguamento alla normativa, per aggiungere le shoulders di 7,5 m. Le aree di sicurezza consistono di strip per piste strumentali come sopra descritto e di RESA delle seguenti dimensioni: 130 m per 150 m su testata 25 (ubicata a est della pista) e 90 m per 90 m su testata 07 (ubicata a ovest della pista)”.**

**La pista non è stata solamente riqualificata.
La pista è stata “totalmente” demolita e ricostruita.
La pista non è a falda unica ma è stata rifatta a 2 falde
Solo una bretella oggi è perpendicolare alla pista.
E’ stata realizzata una nuova bretella inclinata.**

Alla pagina 22 in merito alle “Alternative progettuali”, si evidenzia che lo SIA non ha valutato l’opzione “ZERO” - cioè nessun potenziamento della infrastruttura aeroportuale e poi si legge questo: “**In relazione agli interventi previsti, tutti ricadenti in aree aeroportuali già esistenti o in aree ad esse immediatamente limitrofe, non risulta rilevante valutare alternative di localizzazione delle azioni di Piano proposte.**

La distribuzione degli atterraggi al 2020 e al 2030 rimane invece invariata in quanto le procedure di avvicinamento strumentale possono essere operate solamente su testata 07 che è dotata di ILS.

Dopo i lavori di TOTALE Demolizione e Rifacimento della pista, anche questa frase non corrisponde esattamente a verità, visto che è stato realizzato un sentiero luminoso anche sulla testata pista 25 prevedendo così atterraggi anche da questa direzione.

B4 Il Piano di Sviluppo Aeroportuale – Stato di progetto

B4.1 Obiettivi e strategie di sviluppo

Obiettivo primario di AerTre, gestore dello scalo di Treviso, è quello di garantire per l'aeroporto collegamenti adeguati ad un ampio bacino di utenza, come scalo secondario di Venezia sul quale indirizzare i voli charter e i vettori low-cost. L'intento è quello di far diventare l'aeroporto di Treviso, grazie alla maggiore funzionalità della nuova aerostazione, uno scalo internazionale strategicamente posizionato sul mercato del trasporto aereo "low cost" e del traffico charter. L'aeroporto di Treviso vuole aumentare il ciclo movimenti con velivoli di medie capacità e qualificati ambientalmente. Con tale strategia AerTre ritiene di poter incrementare il movimento passeggeri senza richiedere estensioni di pista, ma ampliando lo spazio di sosta e di movimentazione degli aerei. La caratterizzazione dei voli è proiettata:

- per passeggeri business o charter con maggior frequenza;
- per merci solo sistema postale e parcels di alto valore merceologico;
- per turisti low cost.

Tale obiettivo è perseguibile puntando su due livelli:

- livello 1: collegamenti "regionali", caratterizzati da un tempo di volo inferiore ai 60 minuti, effettuati con vettori dotati di aeromobili e struttura organizzativa adeguata allo scopo;
- livello 2: collegamenti "medio-raggio", oltre l'ora di volo (tipicamente per collegamenti con città europee), destinati a servire la quota maggiore di mercato.

Il riposizionamento dello scalo conseguente allo sviluppo del traffico secondo i due livelli descritti, avrebbe come missione quella di:

- completare la rete nazionale puntando su collegamenti diretti (evitando gli hub per almeno un collegamento al giorno);
- sviluppare per la clientela business adeguati collegamenti fra Treviso-Venezia e il resto d'Europa;
- garantire al pubblico indistinto la possibilità di viaggiare in aereo da e per Treviso-Venezia a tariffe economiche;
- incentivare il turismo internazionale a raggiungere Treviso-Venezia attraverso collegamenti differenziati quanto a frequenze, orari e prezzi;
- sviluppare l'attività cargo in coerenza con gli scenari di crescita del settore.

Le modalità per raggiungere gli obiettivi di cui sopra si articolano nel seguente modo:

- adeguamento e potenziamento delle infrastrutture e servizi core a supporto della domanda interna;
- adeguamento e potenziamento dei servizi a valore aggiunto a supporto del posizionamento come gate.

Di questo capitolo: "Il Piano di Sviluppo Aeroportuale - Stato di progetto" si evidenziano una serie di paragrafi, che meritano delle retifiche:

L'intento è quello di far diventare l'aeroporto di Treviso, grazie alla maggiore funzionalità della nuova aerostazione, uno scalo internazionale strategicamente posizionato sul mercato del trasporto aereo "low cost" e del traffico charter. L'aeroporto di Treviso vuole aumentare il ciclo movimenti con velivoli di medie capacità e qualificati ambientalmente.

Nuova Aerostazione e ampliamento... senza la V.I.A.

Demolizione e Ricostruzione della Pista senza la V.I.A.

In tale contesto si inserisce il Piano di Sviluppo (Master Plan) dell'aeroporto di Treviso, il cui principale obiettivo è verificare quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda potenziale di futuri flussi di traffico, considerando la ristrettezza degli spazi disponibili, nonché valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio ed individuare criteri e scelte progettuali. Tale obiettivo è stato perseguito ponendo la massima attenzione al rapporto dello scalo con l'ambiente circostante e con il territorio antropizzato.

Ricordiamo che l'Aeroporto mancante della V.I.A.

Come maggiormente dettagliato nei paragrafi successivi, tra gli interventi previsti nello sviluppo aeroportuale vi è l'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili con l'incremento del numero di piazzole di sosta e la specializzazione di aree di stazionamento (apron) per diverse tipologie di trasporto (linea tradizionale, low cost, charter, cargo). Sarà prevista inoltre una bretella veloce che ageverà la rapida uscita dalla pista di decollo principale.

Le piazzole di sosta sono già state aumentate e, anche la bretella veloce è già stata realizzata, senza la V.I.A.

SI EVIDENZIA CHE QUASI TUTTO, "IL QUANTO" PREVISTO PER ESSERE REALIZZATO TRA IL 2010 E IL 2015 E' GIA' STATO REALIZZATO A SEGUITO DI UNA PROCEDURA DI ESCLUSIONE DELLA VIA A CONDIZIONE CHE NON VI SIANO INCREMENTI DEL NUMERO DEI MOVIMENTI E DI TRAFFICO.

Le parti indicate con i riquadri di “colore rosso” sono GIA STATA REALIZZATE... SENZA LA V.I.A.

B4.4 Interventi previsti

I principali interventi previsti sono illustrati nella Tavola “Assetto di progetto al 2030” riportata in Figura B4-36.

B4.4.1 Interventi airside

Le nuove infrastrutture di progetto per l'aeroporto di Treviso vanno inserite in un contesto di sviluppo aeroportuale che integra le trasformazioni sinergiche correlate al sistema aeroportuale con l'aeroporto di Venezia e la crescita del mercato low cost. A queste vanno aggiunte specificità territoriali importanti quali il trasferimento delle attività dell'Aeronautica Militare, i vincoli ambientali e urbanistici, le criticità denunciate dalle infrastrutture esistenti. La visione strategica considerata prevede in particolare l'utilizzo della pista per decolli ed atterraggi sia da testata 25 che da testata 07; questo ha un duplice impatto per l'aeroporto:

- migliorare l'operatività dello scalo e conseguentemente aumentarne la capacità in termini di movimenti orari;
- alleggerire il Comune di Quinto di Treviso in termini di rumore e altre problematiche ambientali, dal momento che la quasi totalità delle operazioni attualmente avvengono da testata 25 verso testata 07.

I principali interventi airside sono riassunti nei seguenti punti:

- Realizzazione della nuova torre di controllo entro il 2015. Con il trasferimento del controllo del traffico aereo ad ENAV e l'insediamento della nuova infrastruttura sarà possibile garantire la capacità della pista prevista al 2030 e superare le limitazioni di carattere operativo attuali.
- Riqualfica della pista di decollo. Le pavimentazioni, sia rigide che flessibili, della pista presentano un avanzato stato di degrado; si riscontrano tra l'altro fessurazioni più o meno diffuse e diversificate a seconda delle zone, invecchiamento del bitume, ripristini localizzati ripetuti nel tempo, interventi “tampone” di ripristino diffuso. Le condizioni complessive dell'infrastruttura di volo principale sono tali da richiedere un intervento di riqualfica profonda che interessi la sottostruttura della pavimentazione. Pertanto, rendendosi necessaria praticamente la demolizione di tutta la pavimentazione, si è ritenuto fondamentale riconfigurare l'andamento piano altimetrico della pista di volo; in particolare, attualmente, questa presenta una pendenza trasversale media poco superiore all'1% ed una conformazione a falda unica; per l'intervento invece, è stata studiata una conformazione geometrica a doppia falda con pendenza trasversale dell'1,5%. I motivi per questa scelta riguardano sostanzialmente due aspetti: il deflusso delle acque meteoriche e l'ottimizzazione operativa per atterraggi autoland (atterraggi automatici) in CAT II/CAT III.

- Al 2030 si prevede di dotare l'aeroporto di una pista di rullaggio (taxiway) parallela alla pista di decollo; questa, oltre a provvedere al miglioramento della movimentazione degli aeromobili sul piazzale, congiuntamente alla costruzione del nuovo raccordo veloce consentirà un notevole miglioramento delle condizioni operative per l'aeroporto, in quanto:
 - la movimentazione aeromobili sul piazzale sarà più sicura;
 - il numero dei movimenti potrà essere aumentato;
 - l'operatività dei movimenti potrà essere migliorata gestendo in modo opportuno l'utilizzo dei nuovi raccordi congiuntamente alla nuova taxi way;
 - la pista di decollo potrà essere utilizzata nei due sensi (accollo e atterraggi sia da testata 07 che da testata 25);
 - gli aeromobili potranno raggiungere il piazzale senza effettuare operazioni di back track (inversione) sulla turn pad.
- Riqualfica dello shoulder della pista di volo. La pista di volo è dotata di fasce parapolvere per tutta la sua lunghezza e per entrambe i lati della stessa; le shoulder hanno una larghezza di 8 m. Attualmente queste presentano segni di invecchiamento del bitume e, nelle parti vicine alle aree di strip, tracce di infestazione da graminacee; la riqualfica profonda interesserà anche le shoulder per tutta la loro lunghezza.
- Riqualfica e allargamento della back track (area di inversione di marcia) in testata 07 al fine di garantire le condizioni di sicurezza nelle manovre di inversione, oggi necessarie per la mancanza di una pista di rullaggio.
- Realizzazione di antiblast in testata 25. Le aree di sedime immediatamente a tergo della testata 25 non sono pavimentate allo stato attuale e pertanto sono soggette all'erosione dovuta al getto dei motori degli aeromobili in fase di inizio della corsa al decollo. Al fine di contenere tale effetto erodente, e di mitigare anche il rischio di incendio di eventuali sterpaglie conseguentemente al “contatto” con il getto dei motori, si prevede di realizzare una zona di antiblast di dimensioni 60 m per 60 m.
- Ulteriori interventi in aree di pista, in particolare:
 - realizzazione di una zona a portanza variabile (nel verso del moto dalla pista alla RESA) per la RESA (*Runway End Safety Area*) in testata 25 e quella in testata 07. In particolare questa viene ottenuta disponendo, previo scavo e posa in opera di geotessuto, un misto granulare ottenuto dalla frantumazione delle pavimentazioni esistenti;
 - sistemazione delle aree di strip e CGA¹² in particolare prevedendo la demolizione di tutti i manufatti oggi ricadenti nelle zone di sicurezza della pista di volo; unica eccezione è rappresentata dai pozzetti di connessione della rete idraulica esistente proveniente dalla parte nord del sedime aeroportuale. Per questi manufatti, pertanto, è stata prevista la riqualfica, la messa in quota e la realizzazione degli scivoli di raccordo come previsto dal Regolamento;

- demolizione delle taxiway militari in tutta la strip, il raccordo della pavimentazione del piazzale militare ricadente nella strip, la demolizione delle strade di accesso, anch'esse ricadenti all'interno della strip.

- Riqualfica del raccordo R1. Da un punto di vista dimensionale, esso attualmente presenta una larghezza di 23 m cui si aggiungono due shoulder da 7,50 m ciascuna, che sono state oggetto di recente intervento di riqualfica. L'intervento sul raccordo R1, Raccordo "A" secondo la nuova denominazione, avrà una larghezza di 90 metri pavimentando opportunamente l'area destinata a verde interpista situata ad ovest del raccordo presente allo stato attuale. Questo allo scopo di dotare lo scalo di due taxilane parallele ad uso holding bay e de-icing, sia per ottimizzare la gestione dei movimenti degli aeromobili a terra nei periodi di picco, sia per consentire le operazioni di de-icing in sicurezza attraverso l'uso di mezzi mobili direttamente sulla piazzola.

- Demolizione del raccordo R2 e realizzazione del nuovo raccordo B. In luogo del raccordo R2 esistente, sarà realizzato un nuovo raccordo (Raccordo "B" secondo la nuova denominazione) con una geometria del tutto differente rispetto a quella attuale. Il raccordo B avrà un angolo di incidenza rispetto all'asse della pista di volo di 45°, una lunghezza di 280 m, una larghezza (nel tratto rettilineo) di 23 m cui si aggiungono due shoulder di 7,50m per lato. La distanza da testata pista 07 sarà pari a circa 1600 m.

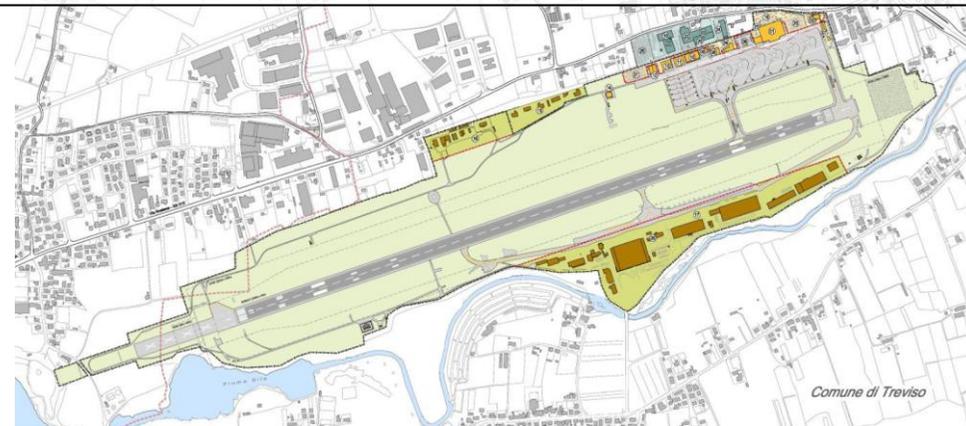
- Nell'ottica di sviluppo dello scalo, sarà necessario provvedere all'aumento del numero delle piazzole di sosta aeromobili sia nel breve che nel medio periodo. Attualmente l'aeroporto è dotato di 7 piazzole di Classe C con una piazzola ibrida per aeromobile di Classe B (al posto di 2 per Classe C), più 10 piazzole per aeromobili per l'Aviazione Generale. L'espansione del piazzale avverrà ad Ovest dell'aerostazione attuale: si provvederà a riproteggere la cabina AVL attualmente presente nell'area prevista di espansione e si paverà l'area necessaria ad ospitare il numero necessario di piazzole come da fabbisogni. Il parcheggio per l'Aviazione Generale verrà conseguentemente spostato ad ovest continuando ad occupare l'estremità del piazzale.

Le parti indicate con i riquadri di "colore rosso" sono GIA STATA REALIZZATE... SENZA LA V.I.A.

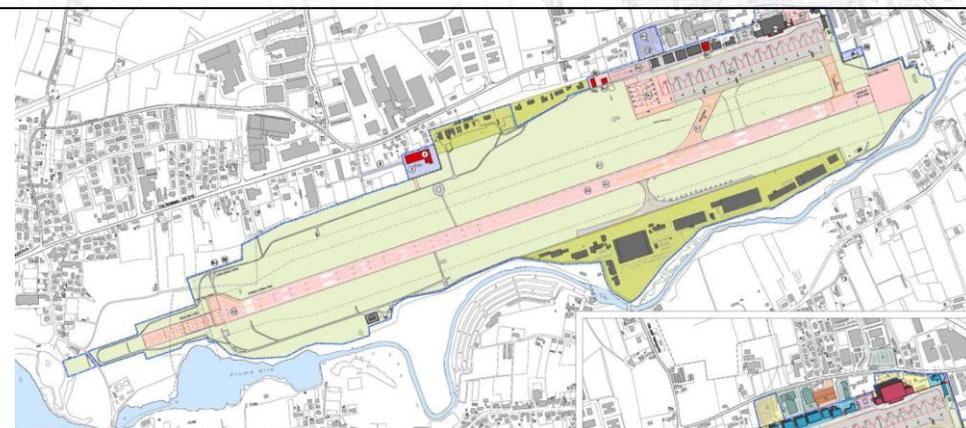
B4.6 Piano degli investimenti

Il Piano degli Investimenti al 2030 incluso nel Piano di Sviluppo è stato redatto in coerenza con il Programma allegato all'Istanza di Gestione Totale 2010-2049 (revisione del novembre 2009) e con il Piano Investimenti 2010-13 del Contratto di Programma (in corso di revisione). Ne consegue che nelle colonne delle fasi ipotizzate (al 2015 e al 2030) incluse nella Tabella B4-7 di seguito riportata (tratte dal documento: "Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan: relazione e piano degli investimenti") si ritroverà solo una parte degli interventi previsti nel Piano quarantennale. Nella tabella sono indicati il costo delle opere e il valore complessivo del quadro economico generale dell'intervento (ipotizzato pari al 115% del costo delle opere); tale % è stata determinata valutando la media degli interventi sviluppati nell'aeroporto negli ultimi anni. I valori sono attualizzati alla data del presente documento (2010).

QUESTO NON E' LO STATO ATTUALE... MA COME ERA AL... 2010

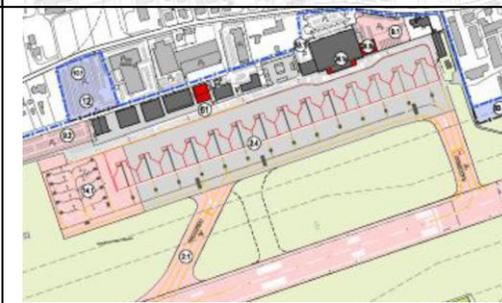


QUANTO PREVISTO AL 2015, E' GIA' STATO REALIZZATO NEL 2011



SITUAZIONE ALL'ANNO 2010

OPERE GIA' REALIZZATE NEL 2011



RAPPRESENTARE UNA FALSA SITUAZIONE E' UN REATO?

**Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”
Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 – 2030)**

Studio di Impatto Ambientale

Sezione C

Quadro di riferimento ambientale

Come riportato al capitolo: B4.6 “Piano degli Investimenti” da evidenziare come termina detto capito: “I valori sono attualizzati alla data del presente documento (2010)”, il che significa che lo S.I.A. della V.I.A. era già stato predisposto ancora nell’anno 2010, prima dell’ampliamento della aerostazione e prima della totale demolizione e ricostruzione della pista.

Non si esamina la Sezione C - Quadro di riferimento ambientale, in quanto tutta questa documentazione **va totalmente rifatta e rielaborata** in quanto, per questa analisi, hanno preso come l’anno di riferimento, il 2010 che è un errore, perché l’**anno di riferimento della OPZIONE ZERO** ovvero lo “Scenario 0” è da **riferirsi all’anno 1999** e più presisamente la **OPZIONE ZERO deve essere valutata dal 14.03.1999** (Direttiva 97/11/CE).

Dalla pagina 210 della “Sezione C - Quadro di riferimento ambientale”, si evidenziano queste pochissime righe contenute in queste frasi:

**C6.5.4 Analisi previsiva senza intervento ovvero Scenario 0 (anno 2010):
risultati**

Il traffico dell’aeroporto di Treviso Sant’Angelo ha visto nel 2010, anno di riferimento per il presente studio, 20.588 movimenti di Aviazione Civile, di cui 16.002 di Aviazione Commerciale e 4.586 di Aviazione Generale. Nella tabella sottostante sono riportate le statistiche rilevate da Assaeroporti relativamente all’ultimo decennio.

OPZIONE ZERO = ANNO 1999

L’anno di riferimento sul quale **verificare l’OPZIONE ZERO**, non può essere l’anno 2010, **ma deve essere l’anno 1999**, perché in caso di V.I.A. con parere negativo, il numero dei movimenti dell’Aeroporto di Treviso **devono tornare a essere quelli prima della Direttiva 97/11/CE** (14 Marzo 1999).

Allo stesso modo è ragionevole assumere che gli impatti potenziali nei due scenari futuri di riferimento (2020, 2030) per i quali si prevede un incremento di traffico aereo, saranno, in parte, contenuti per effetto dei miglioramenti tecnologici previsti per i velivoli.

Tabella C6-10 Movimenti di Aviazione Civile (dati Assaeroporti).

Anno	Movimenti
2001	9.869
2002	11.376
2003	15.415
2004	16.272
2005	17.587
2006	17.150
2007	19.320
2008	19.120
2009	18.377
2010	20.588

C10.5.2 Analisi previsiva senza intervento

Il mantenimento dello stato attuale, al netto degli interventi di adeguamento già realizzati, non comporta alcuna modifica nella componente.

Depositare per una procedura di V.I.A. uno Studio di Impatto Ambientale che asserisce che la “OPZIONE ZERO” va applicata alla data di presentazione di questo documento è una evidente violazione della VIA visto che la procedura di VIA era stata avviata ancora nel 1999 e l’Aeroporto da allora deve essere soggetto alla Direttiva 97/11/CE.

Secondo questa tabella (pag. 210), all’Aeroporto di Treviso, nell’anno 2010 ci sarebbero stati 20.588 movimenti, di cui 16.002 di Aviazione Commerciale e 4.586 di Aviazione Generale.

Per quanto già riportato nella prima parte, va ricordato che il Ministero dell’Ambiente, ancora nel 1999, aveva chiesto che “di fronte ad un consistente incremento di traffico, fosse presentata la richiesta di sottoposizione alla V.I.A.”, ma nelle “more del procedimento V.I.A.”, i movimenti da meno di 10.000... sono oggi diventati oltre 20.000, il tutto senza aver mai ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale.

Ed è pertanto ancora più evidente che l’anno di riferimento sul quale applicare la “OPZIONE ZERO” è l’ANNO 1999, e non il 2010 come vuole proporre il proponente lo SIA della VIA dell’Aeroporto di Treviso.

Il tentativo dell’E.N.A.C. - in qualità di Proponente dello SIA della VIA - di ottenere come anno di riferimento della OPZIONE ZERO da applicare sull’anno 2010 deve qui essere evidenziato come un palese tentativo di violare la VIA che in caso di parere negativo farebbe ottenere all’Aeroporto di Treviso una possibilità di movimenti pari a circa 20.000, quando se l’anno di riferimento della OPZIONE ZERO fosse l’anno 1999 - come sarebbe logico - il numero dei movimenti della OPZIONE ZERO non potrebbe e non può superare il numero di 10.000 movimenti all’anno.

Con questa frase, come riportata a pagina 345 della “Sezione C - Quadro di riferimento ambientale”, si vuole evidenziare che nel caso il Ministero dell’Ambiente avesse da... esprimere PARERE NEGATIVO allo S.I.A. della V.I.A. come qui proposta, per aver potenziato un aeroporto dal 1999 ad oggi senza alcun Decreto di Compatibilità Ambientale, non vi sarebbe stata alcuna modifica della componente ambientale... e questo ovviamente è inaccettabile visto l’incremento capacitivo del traffico.

L’intero documento, denominato: “Sezione C - Quadro di riferimento ambientale” deve essere rivisto e rielaborato integralmente, affinché l’esame degli impatti ambientali generati dall’Aeroporto di Treviso, abbiano da essere “ri-calcolati” e “ri-verificati”, a partire dal 14.03.1999.

**Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030)
dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova"
Studio di Impatto Ambientale
Sintesi non tecnica**

Il tentativo di ENAC di voler far sì che lo SCENARIO ZERO e/o la OPZIONE ZERO, siano da "crystallizzarsi" all'atto della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale, come questo viene presentato per il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Treviso, va rigettato totalmente, perché sarebbe una gravissima violazione della Direttiva VIA.

La OPZIONE ZERO e/o lo SCENARIO ZERO, come qui proposta, è invece, da intendersi e da stabilire come era la situazione dell'Aeroporto di Treviso alla data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE in data: **14.03.1999**.

Il SIA e la documentazione correlata (VINCA e Sintesi non tecnica) sono sviluppati tenendo in considerazione il pregresso delle procedure di VIA avviate nel passato per lo stesso aeroporto ed in particolare dei seguenti documenti ufficiali:

- istanza del MATTM del 14 maggio 2007 sul SIA Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (versione di dicembre 2002);
- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazione dell'aprile 2005);
- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazioni dell'agosto 2007).

Il Masterplan contiene inoltre nella sua programmazione alcuni interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dello scalo, attualmente in fase di realizzazione.

In tal senso il SIA e la VINCA del Masterplan riferisce tali interventi allo stato "zero" dell'aeroporto di Treviso. Ciò anche in considerazione del fatto che questi sono già stati oggetto di procedura di VIA nazionale (ed integrata VINCA) con una Verifica di assoggettabilità ex art. 20 D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., conclusasi con l'esclusione dalla procedura di VIA con prescrizioni (Decreto del Dirigente della Direzione Tutela Ambiente n. 43 del 27 maggio 2011).

Nelle more di una procedura di VIA è VIETATO "incrementare" le capacità operative di un qualsiasi aeroporto.

Era stato chiesto l'incremento fruttivo del traffico dell'Aeroporto di Treviso

Modifiche ed integrazioni chiesta a causa della carenza delle informazioni

Parere negativo con obbligo di presentare una nuova VIA entro tre mesi.

Nelle "more della procedura" di VIA, è vietato realizzare opere e interventi.

La OPZIONE ZERO, lo SCENARIO ZERO e lo STATO ZERO, vanno riferiti all'avvio della procedura di VIA, come richiesta dal Ministero dell'Ambiente nel 1999 e comunque alla data del 14.03.1999, quando è entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE e non alla attuale periodo.

Depositare per una procedura di V.I.A. uno Studio di Impatto Ambientale che asserisce che la "OPZIONE ZERO" va applicata alla data di presentazione dello SIA della VIA dell'Aeroporto di Treviso, è una evidente violazione della VIA, visto che la procedura di VIA era stata avviata ancora nell'anno 1999 e da allora l'Aeroporto deve essere soggetto alla Direttiva 97/11/CE.

I principali interventi previsti sono illustrati nella Tavola “Assetto di progetto al 2030” riportata in Figura D2-2 e riguardano (in corsivo gli interventi già realizzati):

Alla pagina 10 della “Sintesi non tecnica” si legge quanto qui a lato viene riportato:

Nome	Descrizione
TERMINAL	

<i>Ampliamento Terminal Passeggeri</i>	<i>Intervento funzionale all'ampliamento di circa 600 m² della sala imbarchi Schengen, realizzato nel 2010. L'intervento si rendeva necessario data la particolare tipologia dei voli in arrivo, unitamente all'orario di arrivo, che creava picchi di passeggeri in attesa del controllo passaporti</i>
--	---

Uno SIA non può contenere interventi già realizzati e mai sottoposti a V.I.A.

Nelle more di un procedimento di VIA non possono essere realizzate opere e degli interventi mai sottoposti a VIA.

Nelle more di un procedimento di VIA non può essere incrementato il numero dei voli e dei movimenti senza la VIA.

Nome	Descrizione
SISTEMA DI ACCESSO - VIABILITA' E PARCHEGGI	

<i>Parcheggio D</i>	<i>Intervento già realizzato – parcheggio a raso coperto per 143 posti auto.</i>
---------------------	--

Non c'è stata alcuna RIQUALIFICAZIONE della pista e della back track in testata pista 25, ma la TOTALE DEMOLIZIONE e TOTALE RICOSTRUZIONE della pista e della back track in testata pista 25.

Nome	Descrizione
INFRASTRUTTURE DI VOLO	

<i>Interventi di riqualifica Pista 1, rifacimento AVL e adeguamento STRIP</i>	<i>Interventi di riqualifica generale della pista di decollo. Questi sono: riqualificazione generale della pavimentazione per pista di volo; ripavimentazione shoulders, antiblast e RESA; riqualificazione back track in testata 25; realizzazione nuova bretella veloce a 45° denominata Raccordo B; rifacimento degli impianti AVL per il passaggio al CATII-III; adeguamento sentiero luminoso.</i>
---	---

Non c'è stata nessuna RIPAVIMENTAZIONE degli shoulders, dell'antiblast e della RESA, ma la TOTALE DEMOLIZIONE e TOTALE RICOSTRUZIONE degli shoulders, dell'antiblast e della RESA

<i>Interventi su pista di volo, piazzale sosta aeromobili e AVL</i>	<i>Intervento di manutenzione straordinaria riguardante la pista di volo, la cabina aeromobili e l'impianto AVL. Intervento già realizzato.</i>
---	---

Per il passaggio da “CAT I” a “CAT II-III” è d'obbligo una VIA preventiva

<i>Attività propedeutiche riqualifica pista ed AVL</i>	<i>Interventi di preparazione per le opere di pavimentazione pista di decollo e upgrade</i>
--	---

In assenza di V.I.A. c'è stata la TOTALE DEMOLIZIONE e TOTALE RICOSTRUZIONE di tutte le infrastrutture di volo.

<i>Rifacimento giunti piazzale aeromobili</i>	<i>Intervento di adeguamento dei giunti per la pavimentazione del piazzale aeromobili.</i>
---	--

<i>Ampliamento piazzale aeromobili e spostamento cabina AVL</i>	<i>In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, passando da una configurazione di piazzole in self manouvering a piazzole in push back; l'intervento implica lo spostamento della cabina AVL. Si prevede dunque una estensione totale di 35.500 m² articolata in tre step.</i>
---	---

Senza aumento delle superfici della “Apron” si sono aumentate le piazzole di sosta degli aerei passando da una configurazione in “self manouvering” a piazzole in “push back”, senza la VIA

<i>Adeguamento recinzione</i>	<i>Spostamento della recinzione successivamente alle acquisizione aree per adeguamento sedime aeroportuale all'area strip.</i>
-------------------------------	--

La maggior parte della recinzione è già stata completamente rifatta-sostituita.

Depositare per una procedura di V.I.A. uno Studio di Impatto Ambientale che asserisce che la “OPZIONE ZERO” va applicata alla data di presentazione dello SIA della VIA dell’Aeroporto di Treviso, è una evidente violazione della VIA, visto che la procedura di VIA era stata avviata ancora nell’anno 1999 e da allora l’Aeroporto deve essere soggetto alla Direttiva 97/11/CE.

D7 Quadro riassuntivo

Si riporta nella successiva tabella una sintesi complessiva degli impatti tramite una griglia cui ciascuna cella corrisponde all’interferenza “intervento/componente ambientale” e il colore della cella, esprime il valore dell’impatto stimato per le interferenze fra azioni progettuali e componenti ambientali, secondo la scala omogenea adottata:



Per quanto riguarda la **SINTESI NON TECNICA**, nell’evidenziare che essendo questo Studio di Impatto Ambientale predisposto per una procedura di VIA sull’Aeroporto di Treviso (che in dieci anni è passato da meno di 10.000 movimenti a più di 20.000 movimenti pur in mancanza di un Decreto di Compatibilità Ambientale) tutto questo **pare essere un maldestro tentativo di “cristallizzare” come OPZIONE ZERO quando già realizzato fino ad oggi.**

Visto il parere del Ministero dell’Ambiente, del 2007, che obbligava ad una nuova VIA - da predisporre entro 3 mesi dal parere NEGATIVO allora emesso è evidente che la nuova VIA deve avere da partire da quando era stata chiesta dallo stesso Ministero dell’Ambiente ancora nell’anno 1999.

Per questo la “Sintesi non tecnica” deve valutare gli impatti a partire dalla data del **14.03.1999** data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE

Tabella D7-1 Quadro di sintesi degli impatti.

Componente	Interferenze	Scenario 2020	Scenario 2030	Mitigazioni
Atmosfera	Variazioni della qualità dell’aria per effetto delle emissioni da traffico aereo e veicolare correlate agli scenari di incremento del traffico previsti dal PSA	Trascurabile	Trascurabile	-
	Variazione della qualità delle acque della rete idrica minore intorno all’aeroporto per effetto delle acque meteoriche di dilavamento provenienti dai nuovi parcheggi e per aumento del numero di passeggeri afferenti al terminal	Trascurabile	Trascurabile	-
Ambiente idrico	Variazione della qualità delle acque del fiume Sile per effetto delle acque meteoriche di dilavamento provenienti dalla pista e dai piazzali	Positivo	Positivo	-
	Variazione dello stato di qualità di suolo e sottosuolo e delle acque sotterranee per infiltrazione acque di prima pioggia provenienti dal dilavamento del piazzale di sosta degli aeromobili, della pista e dei parcheggi	Trascurabile	Trascurabile	-
Suolo e sottosuolo e acque sotterranee	Occupazione di suolo e modifiche alla destinazione d’uso in seguito alla realizzazione degli interventi previsti dal PSA	Trascurabile	Trascurabile	-

La variazione della qualità dell’aria va calcolata a partire dal 14.03.1999.

Nel 2007 era stata prescritta la realizzazione di 10 ettari di bosco, anche non contigui, mai poi realizzati.

Non è stato calcolato l’inquinamento creato dal 14.03.1999 ad oggi.

L’impianto di trattamento delle acque è già stato rifatto nel 2011 senza alcuna sottoposizione alla VIA.

Componente	Interferenze	Scenario 2020	Scenario 2030	Mitigazioni
Aspetti naturalistici (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi)⁷	Effetti indiretti di perdita, perturbazione e/o frammentazione di habitat/ecosistemi e perturbazione alle specie	Trascurabile	Trascurabile	Valgono quelle previste per la componente Rumore
Rumore	Variazione dei livelli di rumore circostanti l'aeroporto in relazione agli scenari di incremento del traffico aereo e veicolare previsti dal PSA	Trascurabile	Negativo Basso	Chiusura notturna dell'aeroporto; Nuove rotte di decollo "Noise abatement"; Bonifiche acustiche negli edifici in Zona B ed eventuali bonifiche di edifici sensibili fuori dalla zona B
Paesaggio	Incidenza morfologica e tipologica, linguistica, visiva e simbolica	Trascurabile	Trascurabile	-
Salute pubblica	Effetti derivanti dalle interferenze evidenziate dalle altre componenti ad essa correlate (atmosfera, rumore, suolo e sottosuolo, ambiente idrico e inquinamento luminoso e elettromagnetico)	Trascurabile	Negativo Basso	Valgono quelle previste per la componente Rumore

L'Aeroporto è stato realizzato all'interno del Parco Naturale del Fiume Sile ed è evidente che vi è perturbazione alle specie che qui vi vivono all'interno

Non è stato calcolato l'inquinamento creato dal 14.03.1999 ad oggi.

L'aeroporto è inserito in un territorio fortemente antropizzato preesistente

L'Aeroporto è stato realizzato all'interno del Parco Naturale del Fiume Sile

L'Aeroporto di Treviso va chiuso e il traffico va trasferito su Venezia

Componente	Interferenze	Scenario 2020	Scenario 2030	Mitigazioni
Inquinamento luminoso	Variazione della brillantezza del cielo notturno per effetto degli interventi nel PSA	Trascurabile	Trascurabile	Eventuali attività di ripavimentazione o asfaltatura delle superfici esterne illuminate con materiali e asfalti a basso albedo per limitare i flussi luminosi riflessi
Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	Variazioni dei campi elettromagnetici a radio frequenza per effetto degli interventi previsti nel PSA	Trascurabile	Trascurabile	-
Cambiamenti climatici	Variazioni emissive di composti climalteranti (CO ₂) a seguito degli interventi previsti nel PSA	Trascurabile	Trascurabile	Possibile mitigazione derivante dalla sostituzione completa dell'attuale parco autobus urbano ed extraurbano con autobus ibridi a basso consumo (motori alimentati a gas metano ed elettrici)
Viabilità	Variazioni delle caratteristiche attuali della viabilità nell'area circostante l'aeroporto per effetto dell'incremento di traffico veicolare correlato all'incremento di traffico aereo previsto nel PSA	Trascurabile	Trascurabile	-
Aspetti socio economici	Effetti sul sistema produttivo direttamente ed indirettamente influenzato dall'aeroporto	Positivo	Positivo	-

L'Aeroporto di Treviso va chiuso e il traffico va trasferito su Venezia

L'Aeroporto di Treviso va chiuso e il traffico va trasferito su Venezia

L'Aeroporto di Treviso va chiuso e il traffico va trasferito su Venezia

L'Aeroporto di Treviso va chiuso e il traffico va trasferito su Venezia

L'Aeroporto di Treviso va chiuso e il traffico va trasferito su Venezia

D9 Gruppo di lavoro

Progetto Master Plan

AerTre S.p.a. / One Works S.p.A.

Estensore Studio di Impatto Ambientale

Thetis S.p.A.

ing. Pierluigi Rossetto

Coordinatori Studio di Impatto Ambientale

Alessandra Regazzi Thetis

Elisa Andreoli Thetis

Gruppo di lavoro Studio di Impatto Ambientale

Giannandrea Mencini Thetis	Responsabile Quadro di riferimento programmatico
Emiliano Ramieri Thetis	Responsabile Quadro di riferimento progettuale
Elisa Andreoli Thetis	Responsabile Quadro di riferimento ambientale
Elisa Andreoli Thetis	Quadro di riferimento ambientale Atmosfera
Amabel Cimenti Thetis	Quadro di riferimento ambientale Atmosfera
Giampiero Malvasi consulente	Quadro di riferimento ambientale Atmosfera
Luca De Nat Thetis	Quadro di riferimento ambientale Ambiente idrico
Anna Carlin Thetis	Quadro di riferimento ambientale Suolo e sottosuolo
Emiliano Molin Thetis	Quadro di riferimento ambientale Aspetti naturalistici (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi)
Silvano Focardi consulente	Quadro di riferimento ambientale Aspetti naturalistici (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi)
Fausto Tassan consulente	Quadro di riferimento ambientale Rumore
Giampiero Malvasi consulente	Quadro di riferimento ambientale Inquinamento luminoso
Giampiero Malvasi consulente	Quadro di riferimento ambientale Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti
Chiara Castellani Thetis	Quadro di riferimento ambientale Salute pubblica
Marco Neidhardt Thetis	Quadro di riferimento ambientale Paesaggio e patrimonio culturale
Enrico Barbisan Thetis	Quadro di riferimento ambientale Aspetti viabilistici

Andrea Dinon Thetis	Quadro di riferimento ambientale Cambiamenti climatici
Marco Zanetto Thetis	Quadro di riferimento ambientale Cambiamenti climatici
Andrea Dinon Thetis	Quadro di riferimento ambientale Aspetti socio-economici
Alessandra Regazzi	Responsabile Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale
Angiola Fanelli Thetis	Cartografia e GIS
Matteo Ombrelli Thetis	Cartografia e GIS
Claudia Ombrelli Thetis	Editing
Cinzia Tibolla Thetis	Editing

Quali responsabilità individuali e collettive devono essere assegnata a queste società e... a tutti questi professionisti?

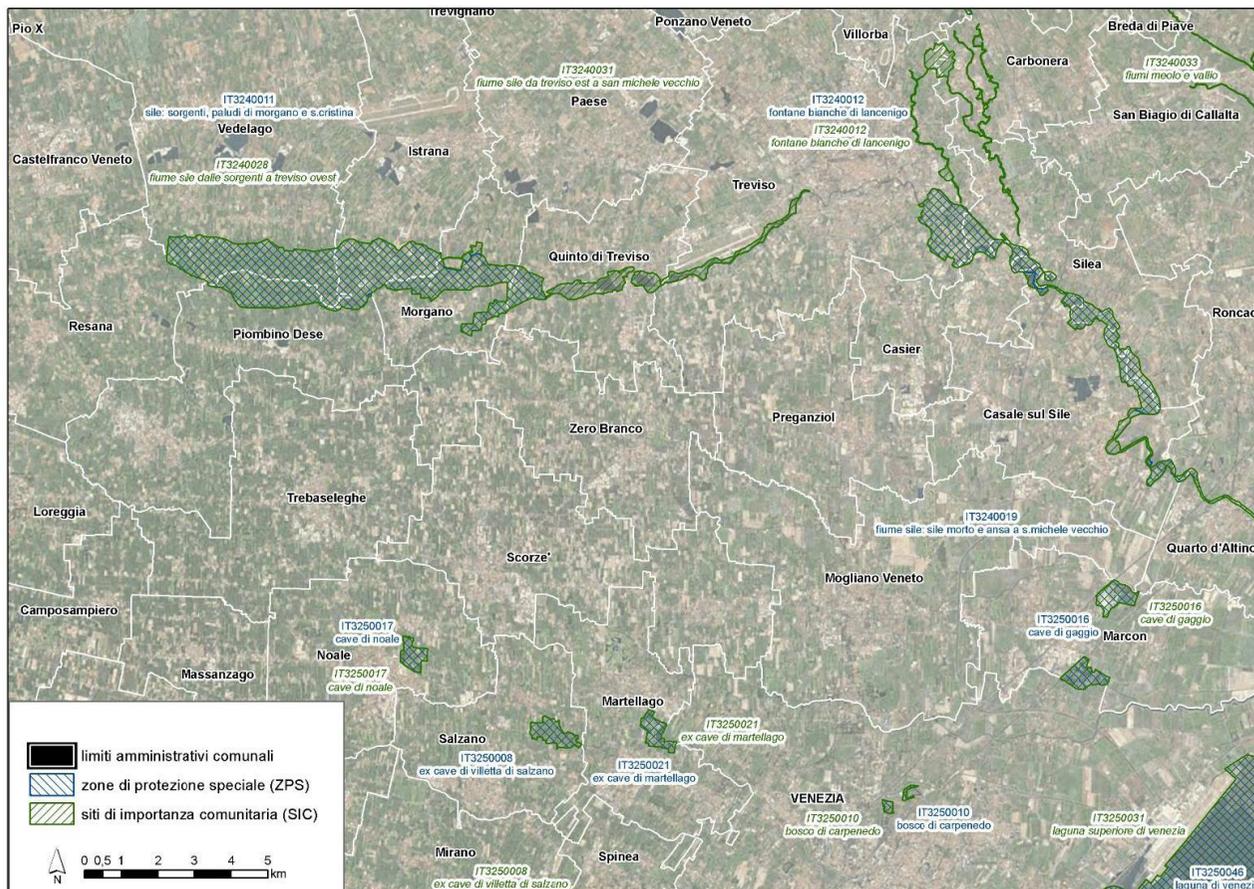
Per quanto riportato in questa **“SINTESI NON TECNICA”**, va valutata attentamente l’**OPZIONE ZERO** che è da calcolarsi alla data del 14.03.1999, perché potrebbe essere evidente che l’Aeroporto di Treviso debba essere chiuso e/o almeno depotenziato facendo sì che il traffico commerciale nazionale ed internazionale debba essere trasferito sull’Aeroporto di Venezia (dopo opportuna V.I.A.), Aeroporto che ricordiamo è mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale L’Aeroporto di Treviso, tornando al numero dei movimenti esistenti a prima del 14.03.1999, potrebbe essere così compatibile al preesistere territorio fortemente “atropizzato” diminuendo drasticamente gli impatti ambientali che oggi si estendono al di fuori del “limitato” sedime aeroportuale.

L’intero documento denominato “SINTESI NON TECNICA” deve essere rivisto e rielaborato integralmente, affinché l’esame degli impatti ambientali generati dall’Aeroporto di Treviso, abbiano da essere “ri-calcolati” e di nuovo “ri-verificati”, a partire dal 14.03.1999.

Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova"

Valutazione d'incidenza

SITI		CODICE
SIC	Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest	IT3240028
ZPS	Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina	IT3240011
SIC/ZPS	Fontane Bianche di Lancenigo	IT3240012
SIC	Fiume Sile da Treviso Est a S. Michele Vecchio	IT3240031
ZPS	Fiume Sile: Sile Morto e ansa S.Michele Vecchio	IT3240019
SIC/ZPS	Cave di Gaggio	IT3250016
SIC/ZPS	Cave di Noale	IT3250017



Per ultimo si procede ad un esame sommario anche della "Valutazione di Incidenza Ambientale - V.Inc.A" ma solo ancora per evidenziare che anche la "V.Inc.A." era stata predisposta prima della **TOTALE DEMOLIZIONE** e **TOTALE RICOSTRUZIONE** di tutte le infrastrutture di volo dell'Aeroporto di Treviso, opere realizzate tra giugno e dicembre 2011.

Alla pagina 6 della "V.Inc.A." sono elencati i siti della Rete Natura 2000, nei confronti dei quali il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Treviso potrebbe avere degli effetti negativi e pertanto la "V.Inc.A." è d'obbligo.

Alla pagina 8 della "V.Inc.A." si legge questo: **"Obiettivo primario di AerTre, gestore dello scalo di Treviso, è quello di garantire per l'aeroporto collegamenti adeguati ad un ampio bacino di utenza, come scalo secondario di Venezia sul quale indirizzare i voli charter e i vettori low-cost. L'intento è quello di far diventare l'aeroporto di Treviso, grazie alla maggiore funzionalità della nuova aerostazione, uno scalo internazionale strategicamente posizionato sul mercato del trasporto aereo low cost e del traffico charter"**.

"L'aeroporto di Treviso vuole aumentare il ciclo movimenti con velivoli di medie capacità e qualificati ambientalmente. Con tale strategia AerTre ritiene di poter incrementare il movimento passeggeri senza richiedere estensioni di pista, ma ampliando lo spazio di sosta e di movimentazione degli aerei".

In tale contesto si inserisce il PSA (Masterplan) dell'aeroporto di Treviso, il cui principale obiettivo è verificare quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda potenziale di futuri flussi di traffico, considerando la ristrettezza degli spazi disponibili (l'espansione del sedime aeroportuale è limitata da vincoli territoriali tra i quali il fiume Sile e la via Noalese), per poi valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio ed individuare criteri e scelte progettuali.

Tale obiettivo è stato perseguito ponendo la massima attenzione al rapporto dello scalo con l'ambiente circostante e con il territorio antropizzato.

Anche nella "V.Inc.A." viene dichiarato che **"In sintesi il complesso degli interventi è riconducibile a tre fasi: prima fase 2010-2015; seconda fase 2016- 2020; terza fase 2021 - 2030"** il che evidentemente è una **falsa affermazione** in quanto tutte le infrastrutture di volo sono già state totalmente demolite e totalmente ricostruite.

Tabella 3-1 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri per il periodo 2010-2030 (fonte: Aeroporto di Treviso “Antonio Canova” Masterplan: relazione e piano degli investimenti).

ANNO	PASSEGGERI					
	Traffico commerciale		Aviazione Generale		Traffico totale	
	Passeggeri	Variaz.%	Passeggeri	Variaz.%	Passeggeri	Variaz.%
2009	1.758.267	3,3%	6.966	-4,7%	1.765.233	3,3%
2010	2.145.582	22,0%	6.581	-5,5%	2.152.163	21,9%
2011	2.296.135	7,0%	6.680	1,5%	2.302.814	7,0%
2012	2.457.198	7,0%	6.813	2,0%	2.464.011	7,0%
2013	2.629.543	7,0%	6.950	2,0%	2.636.492	7,0%
2014	2.813.958	7,0%	7.089	2,0%	2.821.047	7,0%
2015	2.898.448	3,0%	7.230	2,0%	2.905.678	3,0%
2016	2.985.473	3,0%	7.375	2,0%	2.992.848	3,0%
2017	3.075.111	3,0%	7.522	2,0%	3.082.634	3,0%
2018	3.167.440	3,0%	7.673	2,0%	3.175.113	3,0%
2019	3.262.540	3,0%	7.826	2,0%	3.270.366	3,0%
2020	3.360.494	3,0%	7.983	2,0%	3.368.477	3,0%
2021	3.461.389	3,0%	8.143	2,0%	3.469.532	3,0%
2022	3.565.312	3,0%	8.305	2,0%	3.573.618	3,0%
2023	3.672.355	3,0%	8.471	2,0%	3.680.826	3,0%
2024	3.782.610	3,0%	8.641	2,0%	3.791.251	3,0%
2025	3.896.175	3,0%	8.814	2,0%	3.904.988	3,0%
2026	3.974.098	2,0%	8.990	2,0%	3.983.088	2,0%
2027	4.053.580	2,0%	9.170	2,0%	4.062.750	2,0%
2028	4.134.652	2,0%	9.353	2,0%	4.144.005	2,0%
2029	4.217.345	2,0%	9.540	2,0%	4.226.885	2,0%
2030	4.301.692	2,0%	9.731	2,0%	4.311.423	2,0%
CAGR		3,4%		1,9%		3,4%

NOTA

Consuntivo 2011 Passeggeri

pax di aviazione commerciale 1.074.632

pax di aviazione generale 2.873

totale pax 1.077.505

I dati di consuntivo al 2011 risentono dell'effetto della chiusura dell'aeroporto, protrattosi dal 1 giugno al 5 dicembre 2011 per rendere possibili i lavori di adeguamento.

I lavori presentati per la procedura di “screening” erano stati indicati come “LAVORI DI ADEGUAMENTO”, in realtà i lavori eseguiti hanno portato alla **TOTALE DEMOLIZIONE** e **TOTALE RICOSTRUZIONE** di tutte le infrastrutture di volo.

Della “V.Inc.A.” merita essere evidenziata la tabella riportata a pagina 12 come a lato riprodotta, dove vi sono alcuni elementi che meritano essere evidenziati e tra questi che tra l’anno 2009 e l’anno 2011 vi è stato un incremento del traffico (senza la VIA) pari al 21,9%.

A margine di questa tabella è stata inserita questa nota: “**Consuntivo 2011 Passeggeri. Pax di aviazione commerciale 1.074.632. Pax di aviazione generale 2.873. Totale pax 1.077.505.** I dati di consuntivo al 2011 risentono dell’effetto della chiusura dell’aeroporto, protrattosi dal 1 giugno al 5 dicembre 2011 per rendere possibili i **lavori di adeguamento.**”

Alla pagina successiva è stata riprodotta questa tabella (in estratto).

Tabella 3-2 Quadro sintetico di previsione dei movimenti passeggeri per il periodo 2010-2030 (fonte: Aeroporto di Treviso “Antonio Canova” Masterplan: relazione e piano degli investimenti).

ANNO	MOVIMENTI					
	Traffico commerciale		Aviazione Generale		Traffico totale	
	Movimenti	Variaz.%	Movimenti	Variaz.%	Movimenti	Variaz.%
2010	16.002	6,0%	4.586	-14,0%	20.588	0,8%
2011	17.008	6,3%	4.632	1,0%	21.640	5,1%
2012	18.068	6,2%	4.699	1,4%	22.766	5,2%
2013	19.335	7,0%	4.760	1,3%	24.095	5,8%
2014	20.540	6,2%	4.822	1,3%	25.362	5,3%
2015	21.003	2,3%	4.885	1,3%	25.889	2,1%
2016	21.478	2,3%	4.950	1,3%	26.428	2,1%
2017	21.965	2,3%	5.015	1,3%	26.980	2,1%
2018	22.464	2,3%	5.115	2,0%	27.579	2,2%
2019	22.976	2,3%	5.218	2,0%	28.193	2,2%
2020	23.500	2,3%	5.322	2,0%	28.822	2,2%

A margine poi di questa tabella è stata inserita questa nota: “**Consuntivo 2011 Movimenti. Movimenti aviazione commerciale 8.046. Movimenti di aviazione generale 2.043. Totale movimenti 10.089.** I dati di consuntivo al 2011 risentono dell’effetto della chiusura dell’aeroporto, protrattosi dal 1 giugno al 5 dicembre 2011 per rendere possibili i **lavori di adeguamento**”.

Il che significa che questa parte della “V.Inc.A” almeno è stata modificata prima di presentarla allegata allo S.I.A. della V.I.A. del Masterplan dell’Aeroporto ed è stata aggiornata con i dati dell’anno 2011.

3.4 Interventi previsti

Alle pagine 17, 18, 19 della V.Inc.A sono indicati gli "INTERVENTI PREVISTI", in realtà quanto evidenziato nelle pagine seguenti con riquadro rosso... è già stato eseguito nel 2011

3.4.1 Interventi airside

Le nuove infrastrutture di progetto per l'aeroporto di Treviso vanno inserite in un contesto di sviluppo aeroportuale che integra le trasformazioni sinergiche correlate al sistema aeroportuale con l'aeroporto di Venezia e la crescita del mercato *low cost*. A queste vanno aggiunte specificità territoriali importanti quali il trasferimento delle attività dell'Aeronautica Militare, i vincoli ambientali e urbanistici, le criticità denunciate dalle infrastrutture esistenti. La visione strategica considerata prevede in particolare l'utilizzo della pista per decolli ed atterraggi sia da testata 25 che da testata 07; questo ha un duplice impatto per l'aeroporto:

- Migliorare l'operatività dello scalo e conseguentemente aumentarne la capacità in termini di movimenti orari;
- Alleggerire il Comune di Quinto di Treviso in termini di rumore e altre problematiche ambientali, dal momento che la quasi totalità delle operazioni attualmente avvengono da testata 25 verso testata 07.

I principali interventi airside sono riassunti nei seguenti punti:

- Realizzazione della nuova torre di controllo entro il 2015. Con il trasferimento del controllo del traffico aereo ad ENAV e l'insediamento della nuova infrastruttura sarà possibile garantire la capacità della pista prevista al 2030 e superare le limitazioni di carattere operativo attuali.
- Riqualfica della pista di decollo. Le pavimentazioni, sia rigide che flessibili, della pista presentano un avanzato stato di degrado; si riscontrano tra l'altro fessurazioni più o meno diffuse e diversificate a seconda delle zone, invecchiamento del bitume, ripristini localizzati ripetuti nel tempo, interventi "tamponi" di ripristino diffuso. Le condizioni complessive dell'infrastruttura di volo principale sono tali da richiedere un intervento di riqualfica profonda che interessi la sottostruttura della pavimentazione. Pertanto, rendendosi necessaria praticamente la demolizione di tutta la pavimentazione, si è ritenuto fondamentale riconfigurare l'andamento piano altimetrico della pista di volo; in particolare, attualmente, questa presenta una pendenza trasversale media poco superiore all'1% ed una conformazione a falda unica; per l'intervento invece, è stata studiata una conformazione geometrica a doppia falda con pendenza trasversale dell'1,5%. I motivi per questa scelta riguardano sostanzialmente due aspetti: il deflusso delle acque meteoriche e l'ottimizzazione operativa per atterraggi autoland in CAT II/CAT III.
- Al 2030 si prevede di dotare l'aeroporto di una pista di rullaggio (taxiway) parallela alla pista di decollo; questa, oltre a provvedere al miglioramento della movimentazione degli aeromobili sul piazzale, congiuntamente alla costruzione del nuovo raccordo veloce consentirà un notevole miglioramento delle condizioni operative per l'aeroporto, in quanto: in quanto: (i) la movimentazione aeromobili sul piazzale sarà più sicura, (ii) il numero dei movimenti potrà essere aumentato, (iii) l'operatività dei movimenti potrà essere migliorata gestendo in modo opportuno l'utilizzo dei nuovi raccordi congiuntamente alla nuova taxiway, (iv) la pista di decollo potrà essere utilizzata nei due sensi (accollo e atterraggi sia

da testata 07 che da testata 25), (v) gli aeromobili potranno raggiungere il piazzale senza effettuare operazioni di back track sulla turn pad.

- Riqualfica dello shoulder della pista di volo. La pista di volo è dotata di fasce parapolvere per tutta la sua lunghezza e per entrambe i lati della stessa; le shoulder hanno una larghezza di 8 m. Attualmente queste presentano segni di invecchiamento del bitume e, nelle parti vicine alle aree di strip, tracce di infestazione da graminacee; la riqualfica profonda interesserà anche le shoulder per tutta la loro lunghezza.
- Riqualfica e allargamento della Back Track in testata 07 al fine di garantire le condizioni di sicurezza nelle manovre di inversione, oggi necessarie per la mancanza di una pista di rullaggio.
- Realizzazione di Antiblast in testata 25. Le aree di sedime immediatamente a tergo della testata 25 non sono pavimentate allo stato attuale e pertanto sono soggette all'erosione dovuta al getto dei motori degli aeromobili in fase di inizio della corsa al decollo. Al fine di contenere tale effetto erodente, e di mitigare anche il rischio di incendio di eventuali sterpaglie conseguentemente al "contatto" con il getto dei motori, si prevede di realizzare una zona di Antiblast di dimensioni 60 m per 60 m.
- Ulteriori interventi in aree di pista, in particolare:
 - Realizzazione di una zona a portanza variabile (nel verso del moto dalla pista alla RESA) per la RESA (*Runway End Safety Area*) in testata 25 e quella in testata 07. In particolare questa viene ottenuta disponendo, previo scavo e posa in opera di geotessuto, un misto granulare ottenuto dalla frantumazione delle pavimentazioni esistenti;
 - Sistemazione delle aree di Strip e CGA in particolare prevedendo la demolizione di tutti i manufatti oggi ricadenti nelle zone di sicurezza della pista di volo; unica eccezione è rappresentata dai pozzetti di connessione della rete idraulica esistente proveniente dalla parte nord del sedime aeroportuale. Per questi manufatti, pertanto, è stata prevista la riqualfica, la messa in quota e la realizzazione degli scivoli di raccordo come previsto dal Regolamento.
 - Demolizione delle taxiway militari in tutta la Strip, il raccordo della pavimentazione del piazzale militare ricadente nella Strip la demolizione delle strade di accesso, anch'esse ricadenti all'interno della Strip.
- Riqualfica del raccordo R1. Da un punto di vista dimensionale, esso attualmente presenta una larghezza di 23 m cui si aggiungono due shoulder da 7,50 m ciascuna, che sono state oggetto di recente intervento di riqualfica. L'intervento sul raccordo R1, Raccordo "A" secondo la nuova denominazione, avrà una larghezza di 90 metri pavimentando opportunamente l'area destinata a verde interpista situata ad ovest del raccordo presente allo stato attuale. Questo allo scopo di dotare lo scalo di due taxiway parallele ad uso holding bay e de-icing sia per ottimizzare la gestione dei movimenti degli aeromobili a terra nei periodi di picco, sia per consentire le operazioni di de-icing in sicurezza attraverso l'uso di mezzi mobili direttamente sulla piazzola.

- Demolizione del raccordo R2 e realizzazione del nuovo raccordo B. In luogo del raccordo R2 esistente, sarà realizzato un nuovo raccordo (Raccordo "B" secondo la nuova denominazione) con una geometria del tutto differente rispetto a quella attuale. Il raccordo B avrà un angolo di incidenza rispetto all'asse della pista di volo di 45°, una lunghezza di 280 m, una larghezza (nel tratto rettilineo) di 23 m cui si aggiungono due shoulder di 7,50m per lato. La distanza da testata pista 07 sarà pari a circa 1600 m.
- Nell'ottica di sviluppo dello scalo, sarà necessario provvedere all'aumento del numero delle piazzole di sosta aeromobili sia nel breve che nel medio periodo. Attualmente l'aeroporto è dotato di 7 piazzole di Classe C con una piazzola ibrida per aeromobile di Classe B (al posto di 2 per Classe C), più 10 piazzole per aeromobili per l'Aviazione Generale. L'espansione del piazzale avverrà ad Ovest dell'aerostazione attuale: si provvederà a riproteggere la cabina AVL attualmente presente nell'area prevista di espansione e si paverà l'area necessaria ad ospitare il numero necessario di piazzole come da fabbisogni. Il parcheggio per l'Aviazione Generale verrà conseguentemente spostato ad ovest continuando ad occupare l'estremità del piazzale.

- In relazione al punto precedente, sulla base delle scelte progettuali assunte e con specifico riferimento agli interventi e/o opere da eseguire per l'adeguamento sovrastrutturale della pista di volo, dei raccordi "A", "B" e "C", nonché dell'overrun che hanno difatti portato ad una modifica sostanziale della configurazione plano-altimetrica delle stesse sovrastrutture nello stato post-operam, ne consegue che le attuali connesse opere idrauliche dovranno essere demolite in quanto risulterebbero geometricamente sconnesse e dunque idraulicamente incompatibili alle nuove superfici che si andranno a realizzare. Pertanto, in ragione di quanto sopra si è concepito una nuova complessiva sistemazione idraulica per la raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche di pista di volo nonché delle bretelle "A", "B" e "C" ed overrun mantenendo viceversa inalterata buona parte, eccezion fatta per la dorsale di raccolta ubicata sul bordo ovest dell'attuale raccordo "R1", della rete idraulica di raccolta ed allontanamento delle acque di dilavamento dei piazzali di sosta aa/mm.

Alle pagine 22 e 23 della V.Inc.A sono indicate le "reti tecnologiche", in realtà quanto evidenziato in queste pagine con riquadro rosso... è già stato eseguito nel 2011

3.4.3 Reti tecnologiche

Il PSA prevede al suo interno la creazione di nuove reti di sottoservizi a sostegno dell'espansione delle nuove aree, nonché la riqualifica di quegli impianti che attualmente risultano vetusti e da sostituire. Sono di seguito riassunti gli elementi principali dello sviluppo di tali reti:

- Per quanto riguarda la pista di volo gli interventi inseriti nel piano prevedono la riqualifica totale dell'intera rete AVL (Aiuti Visivi Luminosi), sia come infrastrutture che come apparecchiature, nonché la parziale ridefinizioni dei tracciati nelle bretelle di raccordo tra la pista ed il piazzale AAMM. La riconfigurazione di tutto l'impianto AVL terrà conto del previsto passaggio dall'attuale CAT I alla futura CAT II/III. La rete degli impianti AVL sarà collegata alla nuova torre di controllo in previsione sul lato nord.
- La raccolta delle acque meteoriche verrà mantenuta con lo schema attuale e quindi divisa tra la zona ex Militare, compresa la pista, e la zona Civile, comprendete i piazzali. È prevista la riqualifica totale delle rete relativamente alla parte airside 8si veda anche il punto seguente), in particolare per quanto riguarda il trattamento della acque. Le acque meteoriche relative alla pista di volo verranno raccolte tramite i fognoli di bordo, che verranno riqualificati. Tali fognoli scaricheranno, previo trattamento delle acque, direttamente nel fiume Sile. Per quanto riguarda la parte di area che attualmente va a scaricare nella Noalese questa verrà mantenuta. Le nuove edificazioni continueranno a scaricare nei bacini di competenza prevedendo se necessario opportuni sistemi di laminazione. Relativa ai piazzali AAMM le nuove costruzioni scaricheranno nel Sile, come gli ultimi ampliamenti, comunque previo trattamento.

Dalla tabella riportata alla pagine 29 della V.Inc.A che indica la distanza dell'Aeroporto di Treviso è da segnalare che il SIC "Fiume Sile dalla sorgenti a Treviso ovest è posto alla distanza di 20 metri (venti metri) dal sedime dell'aeroporto, quando in realtà è l'Aeroporto che è, dentro il sedime di quell'area SIC alla quale andrebbe restituito chiudendo l'Aeroporto di Treviso e potenziando Venezia

3.6 Distanza dai siti della Rete Natura 2000

L'area d'intervento si trova in prossimità dei siti della Rete Natura 2000 di seguito elencati e rappresentati in Figura 3-8.

SITI	DISTANZA IN KM DALL'AREA DI INTERVENTO
SIC IT3240028 Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest	Ca. 20 m
ZPS IT3240011 Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina	Ca. 3.2 km
SIC/ZPS IT3240012 Fontane Bianche di Lancenigo	Ca. 8 km
SIC IT3240031 Fiume Sile da Treviso Est a S. Michele Vecchio	Ca. 4.2 km
ZPS IT3240019 Fiume Sile: Sile Morto e ansa S.Michele Vecchio	Ca. 4.2 Km
SIC/ZPS IT3250016 Cave di Gaggio	Ca. 13.1 km
SIC/ZPS IT3250017 Cave di Noale	Ca. 12 km

In base all'analisi delle distanze rispetto all'area aeroportuale, fonte dei fattori perturbativi individuati, si ritiene che si possano escludere incidenze negative sui due siti più distanti: rispettivamente il SIC/ZPS IT3250016 "Cave di Gaggio" e il SIC/ZPS IT3250017 "Cave di Noale".

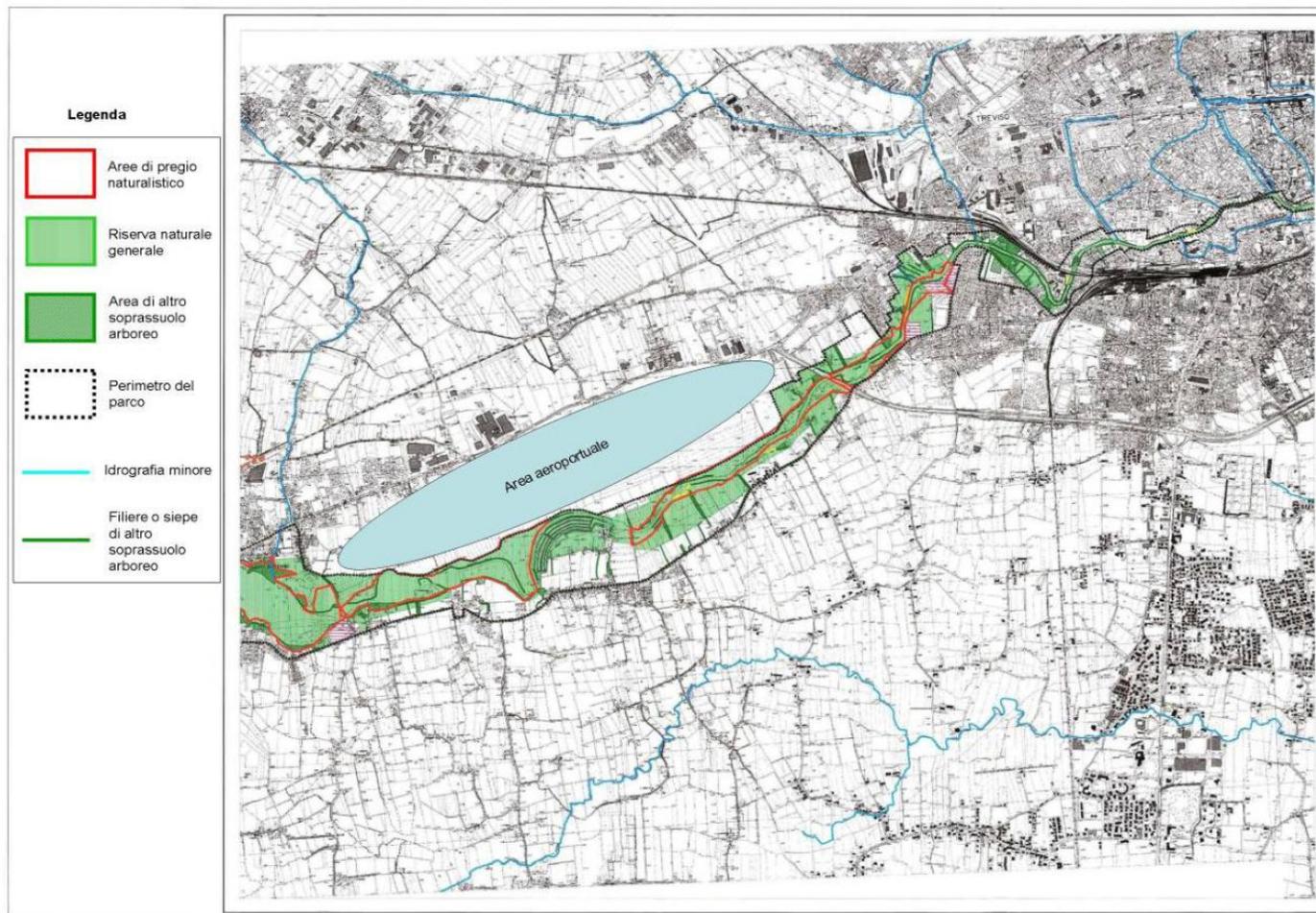


Figura 4-32 Aree di pregio naturalistico nel tratto tra Quinto di Treviso e Treviso prossima all'aeroporto incluse nel Parco regionale del fiume Sile (da Piano Ambientale del Parco Regionale del fiume Sile modificata).

Esito della procedura di screening

Sulla base delle caratteristiche dell'area di interesse e dei fattori perturbativi individuati non è possibile escludere totalmente il verificarsi di incidenze negative sui Siti Natura 2000 più vicini all'aeroporto IT3240011 e IT3240028.

Per quanto riportato nella "V.Inc.A." va valutata l'**OPZIONE "ZERO"** da calcolarsi alla data del 14.03.1999 perché potrebbe essere evidente che l'Aeroporto di Treviso... **debba essere chiuso e/o almeno depotenziato** facendo sì che il traffico commerciale nazionale ed internazionale debba essere trasferito sull'Aeroporto di Venezia (dopo opportuna VIA), **Aeroporto che, ricordiamo, sta operando in mancanza del Decreto di Compatibilità Ambientale.**

L'Aeroporto di Treviso, tornando al numero dei movimenti esistenti a prima del 14.03.1999, potrebbe essere così compatibile al preesistere territorio fortemente "atropizzato" diminuendo drasticamente gli impatti ambientali che oggi si estendono al di fuori del "limitato" sedime aeroportuale e che vanno ad interessare direttamente le aree S.I.C. aderenti all'Aeroporto.

UN AEROPORTO CHE FISICAMENTE E' PRATICAMENTE "INSERITO" ALL'INTERNO DI UN'AREA "S.I.C."

Alla pagina 126 della V.Inc.A viene riportata questa frase, il che significherebbe che questa nuova V.Inc.A. è una modifica di quella presentata per la procedura di "screening".



AEROPORTO DI TREVISO CANOVA - AER. TRE.S.p.A.
Via Noalese, 63/E - 31100 Treviso (TV)
Tel. (+39) 0422.315111 - Fax (+39) 0422.315129 - P.IVA 01899350266



SOCIETA' CONCESSIONARIA DEL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE



TITOLO

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

4. GLI INTERVENTI DI PROGETTO

Nel Progetto Preliminare di che trattasi, sono stati considerati i seguenti interventi:

- Riqualfica profonda della pavimentazione della pista di volo.
- Riqualfica delle shoulder della pista di volo.
- Riqualfica ed allargamento della Back Track in testata 07.
- Realizzazione Antiblast in testata 25.
- Sistemazione della RESA in testata 25 (in conseguenza delle lavorazioni effettuate).
- Sistemazione delle aree di Strip, CGA e spostamento di un tratto di perimetrale (in conseguenza delle lavorazioni effettuate).
- Riqualfica profonda del raccordo "R1".
- Demolizione del raccordo R2 e realizzazione del Nuovo raccordo "B".
- Riqualfica ed allargamento del raccordo militare centrale.
- Riqualfica dell'overrun militare e sistemazione Bliss Back.
- Nuovo impianto AVL, opere civili di predisposizione (rete di pozzetti e cavidotti), nuovi circuiti e segnali, nuova cabina.
- Nuovi apparati meteo.
- Nuove opere idrauliche di raccolta, allontanamento e trattamento delle acque meteoriche afferenti le aree pavimentate.

L'intero documento denominato "SINTESI NON TECNICA" deve essere rivisto e rielaborato integralmente, affinché l'esame degli impatti ambientali generati dall'Aeroporto di Treviso, abbiano da essere "ri-calcolati" e di nuovo "ri-verificati", a partire dal 14.03.1999.



Tutto questo a seguito di procedura di *screening* è stato autorizzato senza alcuna sottoposizione alla V.I.A.

Al sottoscritto appare ancora impossibile come in Italia, un Aeroporto che non ha mai ottenuto un parere positivo scritto in un Decreto di Compatibilità Ambientale (come quello di Treviso) sia stato ESCLUSO dalla V.I.A. quando tutte le infrastrutture di volo: piste, raccordi e A.V.L. sono state totalmente demolite e totalmente ricostruite.

La presente Osservazione alla V.I.A. viene inviata anche alla... Procura della Repubblica di Treviso al fine che, tra le segnalazioni qui evidenziate, sia accertata la sussistenza di "eventuali reati", penalmente perseguibili, che abbiano attinenza con la tutela dell'Ambiente e la Salute Pubblica.



Maggio 2011

Settembre 2011



La TOTALE “DEMOLIZIONE” e la immediata TOTALE “RICOSTRUZIONE” di tutte le infrastrutture di volo, di un Aeroporto dovevano essere sottoposte a V.I.A.?

CONCLUSIONI:

I “PIANI” e i “PROGRAMMI” approvati da ENAC da sottoporre a VAS

Come è noto, l’ENAC, nell’approvazione di “Piani” e/o di “Programmi” non sottopone questi alle procedure previste dalla Direttiva V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica - con la conseguenza che, per esempio, approvati i “contratti di programma” si approvino incrementi capacitivi di traffico e anche opere ed interventi senza che questi siano mai preventivamente sottoposti alla procedura di VIA, eludendo e violando la direttiva VIA.

I Piani di Sviluppo Aeroportuali presentati dalle Società Aeroportuali, che ENAC prima “valida” e che poi sottopone, come “soggetto proponente” alla procedura di VIA, proprio perché sono “PIANI” la cui realizzazione avviene poi nei decenni successivi andrebbero sottoposti a preventiva V.A.S.

Se e qualora la VAS dei Piani di Sviluppo Aeroportuali, avessero da ottenere un parere positivo è evidente che poi, in base al crono programma, le opere, gli interventi e gli incrementi capacitivi di traffico andranno ad essere sottoposti a procedura di VIA, con le norme e le direttive in vigore alla data di effettiva realizzazione delle opere come programmate.

Quanto poi ENAC approva con i “Contratti di Programma”, anche questi andrebbero ad essere preventivamente sottoposti alla procedura di VAS, in modo che i programmi d’investimento abbiano superato una VAS positiva.

I “CONFLITTI DI INTERESSE” dell’ENAC nelle “procedure di V.I.A.”

L’Aeroporto di Treviso - preso qui ad esame - come l’Aeroporto di Verona e l’Aeroporto di Venezia, stanno operando da anni (almeno a partire dal 14.3.1999) senza aver mai ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale.

E questo è avvenuto senza mai che ENAC avesse da impedire incrementi capacitivi del traffico e/o impedirsi di approvare opere ed interventi che conseguentemente hanno creato delle modifiche sostanziali all’ambiente e al territorio in evidente contrasto con le Direttive sulla V.I.A. e sulla V.A.S.

Anzi, in particolare, negli ultimi 5/6 anni, l’ENAC ha assunto anche il ruolo di soggetto proponente nella procedura di VIA, diventando così controllore (perché ENAC dovrebbe controllare se gli aeroporti abbiano da rispettare e applicare correttamente le normative ambientali) e controllato (perché ENAC diventa il soggetto “proponente” le procedure di VIA).

Questo comportamento di ENAC è un evidente “conflitto di interessi” che come conseguenza porta che possano essere riscontrate evidenti azioni di ELUSIONE e di VIOLAZIONE delle normative comunitarie e nazionali che sarebbero da applicare alle infrastrutture aeroportuali inerenti la V.I.A.

Se è dal 13 gennaio 1999 che l'Aeroporto di Treviso deve essere sottoposto a V.I.A., la **OPZIONE ZERO** si applica all'anno 1999 ?

“Con nota del 13 gennaio 1999, questo Servizio aveva comunicato che la ristrutturazione della aerostazione dell'aeroporto di Treviso non generava ripercussioni negative sull'ambiente, non modificando significativamente le relazioni dell'aeroporto con il territorio e l'ambiente. In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo Servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L. 349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali ed implicazioni territoriali.

Perché nello **screening** e nella **NUOVA V.I.A.** di Treviso non c'è traccia di questa prescrizione, chiesta dal Ministero Ambiente ?

“PRESCRIZIONI

1. al fine di aumentare la capacità di assorbimento della CO2 dell'area a verde e mitigare maggiormente l'impatto sul paesaggio con effetti cromatici decisi dell'aeroporto S. Angelo, la cortina arborea lungo il perimetro dell'aeroporto, già proposta nel SIA ma con sole due file di alberi, dovrà essere almeno con triplice filare d'alberi il cui portamento dovrà essere controllato ai fini della sicurezza aerea;

Perché nello **screening** e nella **NUOVA V.I.A.** di Treviso non c'è traccia di questa prescrizione, chiesta dal Ministero Ambiente ?

4. il progetto definitivo relativo alle opere di mitigazione e compensazione (aree verdi, gestione e disinquinamento delle acque, miglioramento dell'accessibilità viabilistica) dovrà essere sottoposto a verifica di ottemperanza alle prescrizioni da parte dei componenti della Commissione Regionale V.I.A. della Regione del Veneto;

Perché prima dello **screening** e la **NUOVA V.I.A.** di Treviso non c'è stata questa compensazione chiesta dal Ministero Ambiente?

COMPENSAZIONI:

a compensazione dovrà essere realizzata un'ulteriore area a verde con messa a dimora di alberi, arbusti ed essenze prative per un'estensione di almeno 10 ettari, anche non contigui, ma nei comuni limitrofi all'aeroporto, assumendone la manutenzione. Il progetto definitivo ai sensi della L. 109/94 e del regolamento LL.PP. 554/99 dovrà essere consegnato ed approvato entro il 31/12/2007 alla Provincia di Treviso per i primi 5 ettari ed entro 2010 per i successivi 5 ettari; se non si ottempererà a questa richiesta il proponente dovrà realizzare opere pubbliche a favore, sempre della Provincia di Treviso, per un importo massimo di 1.800.000,00 euro”.

Se è dal 13 gennaio 1999 che l'Aeroporto di Treviso deve essere sottoposto a V.I.A., la **OPZIONE ZERO** si applica all'anno 1999 e NON alla data odierna, dopo 13 anni... senza Decreto di V.I.A.!

ELUSIONE e VIOLAZIONE dalla V.I.A. nei tre Aeroporti del Veneto.

Come già ampiamente segnalato, i tre principali aeroporti della Regione Veneto: Venezia, Treviso e Verona, ad oggi, sono tutti e 3 ancora mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale e questa è una evidente violazione della Direttiva V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale.

Da dopo il 14.3.1999 - data di entrata in vigore della Direttiva 97/11CE - l'ENAC ha approvato potenziamenti e ampliamenti nei tre aeroporti del Veneto approvando delle opere e degli interventi che hanno poi permesso incrementi capacitivi di traffico, opere e interventi che comunque dovevano essere sottoposti almeno a procedura di “screening” e cioè di verifica di assoggettabilità ambientale.

Fatto grave poi che la procedura di “screening” come operata per l'Aeroporto di Treviso, sia stata presentata da ENAC, non in ottemperanza ad una nuova procedura di VIA come chiesta dal Ministero dell'Ambiente nel 2007 con un Decreto di Compatibilità Ambientale... ma con parere NEGATIVO, con un evidente tentativo di sottrarsi ad una VIA complessiva.

Uno “screening” presentato in evidente ELUSIONE di VIA estrapolando da un Piano di Sviluppo Aeroportuale complessivo la totale demolizione e la totale ricostruzione di tutte le infrastrutture di volo dell'aeroporto di Treviso presentando poi, alla sottoposizione di VIA, le opere minori rimanenti.

ENAC e la “corretta applicazione” delle Direttive di V.A.S. e V.I.A.

Essendo ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile, un Ente Pubblico al quale lo Stato Italiano ha demandato le responsabilità afferenti l'Aviazione Civile a questo Ente Pubblico devono essere assegnati questi ruoli e compiti:

1°

I PIANI e i PROGRAMMI che ENAC propone devono essere sottoposti a VAS

2°

Se la VAS ottiene un parere positivo poi i PROGETTI vanno sottoposti a VIA

3°

ENAC non deve approvare “incrementi capacitivi di traffico” senza la VIA.

3°

ENAC non deve approvare le “opere” e gli “interventi” senza la previa VIA.

4°

ENAC è il “controllore” affinché gli Aeroporti abbiano da rispettare la VIA.

5°

ENAC applica e fa applicare le sanzioni in violazione e elusione della VIA

6°

ENAC risponde alla Commissione Europea sulla VAS e VIA negli Aeroporti

Se è dal 13 gennaio 1999 che l'Aeroporto di Treviso deve essere sottoposto a V.I.A., la OPZIONE ZERO si applica all'anno 1999 ?

VALUTATO IN CONCLUSIONE CHE le carenze sopra evidenziate sono tali da non rendere possibile una compiuta valutazione ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale sul progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: Piano di Controllo e riduzione degli impatti".

Se il Ministero dell'Ambiente, nel 2007, si era espresso negativamente su una V.I.A. come presentata nel 2002 è evidente che l'anno della OPZIONE ZERO va calcolato all'anno "1999".

SI ESPRIME

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

Se la NUOVA ISTANZA di VIA doveva essere presentata entro tre mesi dal 15.05.2007, perché è stata presentata... dopo 5 anni?

- in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentata inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000;
- in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;

Se una AGGIORNATA istanza doveva essere presentata nel 2007 la NUOVA VIA è un "aggiornamento" della precedente del 2002?

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;

Finanziamenti europei agli Aeroporti mancanti di V.A.S. e di V.I.A.

Se agli aeroporti d'Italia, vengono concessi finanziamenti della Unione Europea e questi finanziamenti vengono concessi a seguito di direttive comunitarie, sarebbe evidente che prima di concedere questi finanziamenti gli aeroporti italiani avrebbero dovuto essere in regola con le Direttive Comunitarie inerenti la V.I.A. e la V.A.S.

La SAVE SpA che gestisce l'Aeroporto di Venezia e tramite la partecipata Aer Tre SpA, gestisce anche l'Aeroporto di Treviso, ha ottenuto dei finanziamenti europei, nonostante che sia l'Aeroporto di Venezia che quello di Treviso siano mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale.

Incomplete-carenti informazioni fornite agli Azionisti di SAVE SpA.

La "SAVE SpA" è una società quotata alla Borsa di Milano e solo per questo motivo il sottoscritto ritiene che gli Azionisti di detta Società per Azioni dovrebbero essere informati che gli Aeroporti di Treviso e di Venezia sono ancora mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale.

SAVE SpA, proprio perché è una Società quotata in Borsa, dovrebbe avere nei confronti dei propri azionisti, una maggiore trasparenza in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale, ma soprattutto in merito ai Contratti di Programma, con i quali si annunciano agli azionisti importanti investimenti conseguenti a Piani di Sviluppo Aeroportuali che dovrebbero essere sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica.

Quale Ente Pubblico deve vigilare sull'applicazione della VIA-VAS?

I Comuni, le Province e le Regioni, spesso sono soci delle Società di Gestione degli Aeroporti Italiani e spesso anche finanziamenti pubblici vengono erogati a sostegno delle attività aeroportuali, ma i Comuni, le Province e le Regioni, dovrebbero anche controllare e verificare se la V.I.A. e la V.A.S. sono e vengono correttamente applicati dalle società Aeroportuali.

Nel Veneto, i tre principali Aeroporti: Venezia, Treviso e Verona, almeno dal 14.03.1999 (data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE) stanno operando pur essendo mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale.

Quali responsabilità sono da imputare agli Enti Pubblici Territoriali per la mancata applicazione delle Direttive VIA-VAS negli Aeroporti Italiani?

ENAC è il Responsabile della violazione di VIA-VAS negli Aeroporti?

Per le considerazioni sin qui espresse e per quanto qui illustrato, come ad esempio, quanto accaduto all'Aeroporto di Treviso (Venezia e Verona), si ritiene che le maggiori responsabilità siano da imputare all'E.N.A.C.

ESTRATTO PARERE “NEGATIVO” V.I.A. - 2007

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Treviso da realizzarsi in Comune di Treviso (TV) presentata dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV) acquisita in data 6 dicembre 2002 con protocollo n. 13509/VIA/A.O.13.G., pubblicata sui quotidiani “CORRIERE DELLA SERA” e “IL GAZZETTINO” in data 7 dicembre 2002;

VISTA la temporanea sospensione dell'istruttoria tecnica dal 7 agosto 2003 al 17 novembre 2004 legata al mancato assolvimento di adempimenti amministrativi da parte della Società AER/TRE;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. acquisita in data 16/06/2004 con protocollo n. 14323, in data 06/05/2005 con protocollo n. 11590, in data 04/10/2005 con protocollo n. 24439 e in data 27/07/2006 con protocollo n. 2983;

VISTO il parere n. 813 “interlocutorio negativo” emesso in data 3 agosto 2006 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A., formalizzato in data 14 settembre 2006;

SI ESPRIME

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto “Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti” presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

La OPZIONE ZERO sull'Aeroporto di Treviso va calcolata a partire dal 13 gennaio 1999 e pertanto una “NUOVA VIA” deve essere predisposta a partire dalla situazione come era presente all'anno 1999 e pertanto, quanto è stato presentato da E.N.A.C. deve essere rigettato, totalmente.

Visto quanto accaduto e sta accadendo all'Aeroporto di Treviso (e all'Aeroporto di Venezia e di Verona), si ricordando queste tre sentenze:

“La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo”.

Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002 , n. 4368.

“E' illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza”.

Consiglio di Stato Sez. IV - 2.10.2006 (C.C. 11 Luglio 2006), Sentenza n. 5760.

“Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato”.

Consiglio Stato - Sentenza n° 5186-2008.

Quanto accaduto all'Aeroporto di Treviso con la procedura di “screening” è evidente che prima si è tentato di ELUDERE la V.I.A. dichiarando che i lavori che sarebbero stati eseguiti erano relativi solo a: ADEGUAMENTI e RISTRUTTURAZIONI delle INFRASTRUTTURE diVOLO.

In realtà, dopo che la procedura di “screening” ebbe a dare esito POSITIVO alla esclusione della procedura di VIA - a condizione che non vi fosse incremento di traffico, oltre a quello già autorizzato - a seguito poi dei lavori effettivamente eseguiti, si è operata una TOTALE DEMOLIZIONE e TOTALE RICOSTRUZIONE di tutte le infrastrutture di volo: della pista, dei raccordi e degli apparati AVL dell'Aeroporto di Treviso, con una evidente VIOLAZIONE della DIRETTIVA VIA.

Ora si tenta di nuovo di violare la VIA segnalando come OPZIONE ZERO, la situazione oggi attuale.

Dall'**AVVISO di DEPOSITO** dei documenti per la: **Valutazione di Impatto Ambientale - Master Plan Aeroporto Antonio Canova**, come pubblicato sul sito web del Comune di Quinto di Treviso, l'**AVVISO di DEPOSITO** è avvenuto in data **9 Marzo 2012...** ed entro **20 giorni** da questa data, ai sensi dell' Art. 15 L.R.V. 10/1999, doveva tenersi la **Presentazione al Pubblico**.



COMUNE DI QUINTO DI TREVISO

PROVINCIA DI TREVISO
P.zza Roma, 2 - 31055 Quinto di Treviso TV - Tel. 0422/472311 Fax 0422/472380
Codice Fiscale 80008290266 P.Iva 01253020265
www.comune.quintoditreviso.tv.it

VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA

AVVISO DI DEPOSITO (art. 24 D.Lgs 152/2006 e smi)

Ai sensi del comma 1 dell'art. 24 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. è depositato, presso l'Ufficio Tecnico del Comune di Quinto di Treviso (Piazza Roma n. 2), lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso, presentato da ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile). Il deposito avviene per 60 giorni consecutivi a far data dal 9 marzo 2012.

Lo S.I.A. è depositato anche presso il Comune di Treviso (Via del Municipio, 16), presso la Provincia di Treviso (Via Cal di Breda, 116 - Treviso) e presso la sede del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile (Via Tandura, 40 - Treviso).

Il progetto riguarda il Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso, per il periodo 2011-2030. Lo studio illustra le caratteristiche del progetto ed esamina gli impatti indotti dall'attività proposta, indicando le misure mitigative individuate per rendere compatibile l'attività con le caratteristiche ambientali e sociali del sito.

L'intervento appartiene alla categoria "Aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza", definita dall'Allegato II, punto 10 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e quindi deve essere sottoposto alla procedura di V.I.A. di competenza statale ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006.

Le osservazioni potranno essere presentate entro 60 giorni naturali e consecutivi dalla data del deposito esclusivamente all'autorità competente, al seguente indirizzo:
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le Valutazioni ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

L'Ufficio Tecnico del Comune di Quinto - U.O. Ambiente e Protezione civile - è aperto al pubblico nei seguenti giorni: martedì e venerdì dalle ore 9.00 alle ore 12.30 e mercoledì dalle ore 16.00 alle ore 18.30.

Il Responsabile del Servizio
Arch. Andrea Sancassani

Ma la **Presentazione al Pubblico**, dove il Proponente e cioè ENAC avrebbe illustrato in un'Assemblea Pubblica lo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto di Treviso, non solo non si è tenuta entro il 29.03.2012, ma secondo questa lettera, del 30.03.2012, l'Assemblea pubblica è stata convocata per il 4 Aprile 2012, senza avvisi pubblici inviati alla popolazione.



PROVINCIA DI TREVISO

Settore Ecologia e Ambiente

- Ufficio Valutazione di Impatto Ambientale -

31100 TREVISO
Via Cal di Breda n. 116 Sant'Artemio
Tel.0422 6565

Telefax 0422 421324
Telex 420131 PROV. TV. I.
Cod. Fisc. 80008870265

Prot. n. 57184
Rif. interno 103
Responsabile del procedimento: Simone Busoni

Treviso,
30 MAR. 2012

Comunicazione inviata tramite P.E.C.

Spett.le Ditta ENAC
Via Gaeta, 8
00185 ROMA
PEC c/o AERTRE
aertre@legalmail.it

Al signor Sindaco del comune di
31055 Quinto di Treviso

Al signor Sindaco del comune di
31100 Treviso

E p.c.

Alla Regione Veneto
Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità
Unità complessa V.I.A.
Calle Priuli - Cannareggio n. 99
30121 VENEZIA

Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova"
Ditta: ENAC Comuni di localizzazione: Treviso e Quinto
Procedura di Valutazione di Impatto ambientale art. 23 del D.Lgs. 152/06 s.m.i. di competenza STATALE
Presentazione al pubblico art. 15 della L.R. 10/99.

Ai sensi dell'articolo 15 L.R. 10/99, ENAC, quale proponente del procedimento in oggetto, deve provvedere alla presentazione al pubblico e la Provincia di Treviso concordare con i Comuni in indirizzo le modalità della presentazione al pubblico.

A seguito delle comunicazioni intercorse con le Amministrazioni comunali di Quinto e di Treviso, come evidenziato anche nella nota di ENAC prot. prov. 37076 del 30.03.2012, si indicano le seguenti modalità concordate dalla Provincia con i Comuni interessati, secondo quanto previsto dall'art. 15 c. 2 della L.R. 10/99:

Sede della Presentazione: Comune di Quinto di Treviso
Luogo della Presentazione: BHR Treviso Hotel, Via Postumia Castellana, 2
Data ed ora della Presentazione **4 aprile 2012 alle ore 10.00**

Si richiede di dare la massima evidenza pubblica all'evento.

Distinti saluti

Il Dirigente del Settore
Simone Busoni



N.B.: La presente Osservazione alla VIA viene inviata anche alla... Procura della Repubblica di Treviso al fine che, tra le segnalazioni come qui evidenziate, sia accertata la sussistenza di “eventuali reati” penalmente perseguibili, che possano avere attinenza con la tutela dell’Ambiente e della Salute Pubblica.

Come il “Proponente”, cioè ENAC, sia riuscito dal giorno 30.03.2012 al 04.04.2012 ad avvisare la popolazione affinché questa possa partecipare alla **PRESENTAZIONE AL PUBBLICO** dello SIA della VIA, al sottoscritto questo ad oggi non è noto e... ad oggi, non si è a conoscenza delle modalità di come questa **“MASSIMA EVIDENZA PUBBLICA ALL’EVENTO”** sia stata operata da parte di ENAC.

A parere del sottoscritto la violazione dell’Art. 15 della Legge Regionale del Veneto n. 10 del 1999 è un altro esempio di come ENAC male interpreta e male rispetta le direttive Regionali, Nazionali e Comunitarie sulla V.I.A. e anche questo “dettaglio” va evidenziato, prima di concludere.

Questo e quanto descritto in questa **“OSSERVAZIONE ALLA VIA”** è un esempio di come una società Aeroportuale, quale è la SAVE SpA, che detiene la maggioranza assoluta dell’Aer Tre SpA e che quindi gestisce l’Aeroporto Antonio Canova di Treviso, sta applicando le Direttive V.I.A. (e V.A.S.) le cui procedure vengono... **presentate da ENAC come il soggetto “proponente”** delle stesse.

ENAC, che dovrebbe svolgere attività di controllo sulle Società di Gestione Aeroportuale, diventa così anche il “controllato” ed è evidente che vi è un **palese conflitto di interesse**, soprattutto se è ENAC che dovrebbe controllare se è stata violata la V.I.A. e la V.A.S. negli Aeroporti, ma poi è sempre ENAC che **presenta come “proponente” le procedura di VIA**, quando in realtà tutte le infrastrutture *air side* e *land side* sono già state potenziate, ampliate e sviluppate, incrementando le capacità di traffico aereo in mancanza di un Decreto di Compatibilità Ambientale e senza la realizzazione di opere e/o interventi di Mitigazione, Compensazione, Ripristino, Restauro e Ricomposizione Ambientale... come sta ancora accadendo all’Aeroporto di Treviso.

La Aer Tre Spa, che sarebbe la Società di gestione dell’Aeroporto di Treviso, ma soprattutto la SAVE SpA (che ne detiene la maggioranza) è una società partecipata anche da Enti Pubblici, i quali Enti territoriali dovrebbero intervenire a controllare e verificare se vi sia stata una corretta applicazione delle Direttive V.I.A. e V.A.S., ma questo non è accaduto, in particolare dalla data del 14.3.1999 quando è entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE.

Enti Pubblici che non sono intervenuti su **ELUSIONI** e **VIOLAZIONI** della Direttiva VIA come operata all’Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso, nemmeno dopo la pubblicazione della DGRV n° 10 del 26.03.1999: **“Disciplina dei contenuti e delle procedure di Valutazione d’Impatto Ambientale”**, ai quali vanno pertanto assegnate delle responsabilità in merito al fatto che l’Aeroporto di Treviso sia ancora mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale

Tutto ciò premesso alle autorità di cui agli indirizzi, **oltre ad esprimere un parere negativo sullo SIA della VIA**, si chiede un **urgente intervento** per la Tutela Ambientale e Salvaguardia della Salute Pubblica, in particolare per quelle popolazioni che risiedono negli immediati intorni dei sedimi aeroportuali.

Per quanto evidenziato e segnalato in questa **Osservazione alla V.I.A.** del Master Plan dell’Aeroporto di Treviso, si chiede poi un preciso intervento della Procura della Repubblica, al fine che siano accertati degli eventuali Reati che possono essere stati commessi, sia contro l’ambiente che contro la salute pubblica e che quindi sia verificato se **“omissioni”, “dimenticanze”, “difformità” e “altro”**, come contenuti e/o mancanti negli elaborati presentati per la **procedura di V.I.A. relativa al Master Plan dell’Aeroporto di Treviso**, abbiano da essere accertati dei **Reati penalmente perseguibili** che siano da imputare oltre che al **“Proponente”** la V.I.A. e cioè l’ENAC, anche agli **Enti Pubblici** preposti alla difesa del territorio, quali i Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso e, per ultimo, anche per il Ministero dell’Ambiente - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale.

Rimarcando il **parere NEGATIVO** sullo SIA della VIA del Master Plan dell’Aeroporto di Treviso e in attesa degli opportuni interventi, si porgono distinti saluti.

A completamento ed integrazione della **OSSERVAZIONE ALLA VIA**, altre segnalazioni sono state espresse in questi altri 2 Documenti:

www.vivicaselle.eu/OLAF/111205-A-Treviso.pdf

www.vivicaselle.eu/OLAF/111205-B-Treviso.pdf

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it